NR 27 (261) • 1 LIPCA 1956 r. • ROK WYDANIA XII
CENA 70 GR



# Skrzydlata POLSKA

W BLASKACH CZERWCOWEGO SŁOŃCA: przy „Bocianie“ na szybowisku

Foto: J. Stanisławski



## NA STARCIE

W niedzielę, 24 czerwca br. Polskie Radio uraczyło nas około godziny 20.15 po dzienniku wieczornym relacją dźwiękową z centralnego pokazu lotniczego w Tuszyno, odbywającego się tam z racji Święta Lotnictwa ZSRR. Inicjatywa godna pochwały i za to należy się słowo uznania dla naszego radia. Ale tylko za to. Za samo sprawozdanie natomiast — nic. Każdy, kto zna się cośkolwiek na lotnictwie, musiał przy słuchaniu tej trwającej około 15 minut transmisji dostać wypieków ze złości.

Cenię bardzo pióro Edmunda Osmańczyka, jednego z naszych czołowych publicystów. Słucham z zainteresowaniem i prawdziwą przyjemnością jego sprawozdań i komentarzy radiowych z różnych konferencji politycznych, ale ostatnie jego sprawozdanie z Moskwy doprowadziło mnie do rozstroju nerwowego

Same ogólniki. Kompletny brak elementarnej choćby znajomości lotnictwa cechował to sprawozdanie, nic nie dające słuchaczowi. Osmańczyk opowiedział nam w relacji z pierwszej części pokazów, że jacyś tam „amatorzy" latają na samolotach sportowych, nie wiedząc, że byli to piloci DOSAAF — potężnej, masowej organizacji zajmującej się m. in. rozwojem sportu lotniczego w ZSRR.

Najlepszą była chyba relacja z pokazu lotnictwa wojskowego, gdyż poza autentycznym hukiem silników odrzutowych... nic dodatkowego się nie dowiedziałem. Osmańczyk stwierdził w sprawozdaniu, że trudno to opisać co widział na lotnisku, zwłaszcza podczas przelotu odrzutowych myśliwców naddźwiękowych czy bombowców. Pewnie, że trudno, skoro się na tym nie zna.

Nie wiem też skąd Osmańczyk ma wiadomości, że piloci radzieccy zaczęli dopiero latać na odrzutowcach w 1947 roku. Źródłowe i fachowe prace radzieckie mówią, że w 1942 roku.

Mógłbym tu przytoczyć jeszcze parę innych „kwiatków" kompletnej ignorancji, jaką sprawozdawca ujawnił przy poruszeniu tematyki lotniczej. Nie o to mi jednak chodzi. Nie mam też zbyt wygórowanych pretensji do Edmunda Osmańczyka za — mówiąc po prostu — sknocone sprawozdanie. Wolno mu nie znać się na lotnictwie. Mam natomiast pretensję do dyrekcji Polskiego Radia, która wyczuwając słusznie potrzebę relacji dźwiękowej z pokazu moskiewskiego, powierza ją człowiekowi, który nie może tego zrobić dobrze. Takie „lotnicze" audycje są nam niepotrzebne.

Czas już najwyższy, aby nasze radio zdobyło się na fachowe sprawozdanie lotnicze. Jeżeli nie dysponuje ono redaktorem-fachowcem w tej dziedzinie (a tak prowdopodobnie jest), to chyba nic nie stoi na przeszkodzie, aby poprosić w tym przypadku o pomoc dziennikarzy lotniczych czy nawet samych lotników. Na pewno nie odmówią i chętnie pomogą.

Lotnicza opinia publiczna ma prawo domagać się ciekawych, popularnych, a zarazem fachowych relacji lotniczych, bez sloganów, ogólników i przysłowiowej „wody". Pokaz w Moskwie jest jednym z największych w świecie i trzeba go już — skoro decydujemy się na sprawozdanie dźwiękowe — potraktować poważnie. Trzeba oszczędzać czas w programie radiowym i nerwy słuchaczy.

Dyrekcja Polskiego Radia wybaczy mi zapewne te słowa, ale piszę je oburzony i pełen rozgoryczenia, że nic przez radio nie dowiedziałem się o bardzo ciekawym pokazie. Zresztą nie tylko ja.

Dlatego prośba: Drogie Polskie Radio, nie psuj nam więcej krwi takimi „relacjami"!

IKARUS

# POKAZY LOTNICZE W TUSZYNO

**MOSKWA — PAP.** 24 czerwca w całym Związku Radzieckim obchodzono uroczyście Dzień Lotnictwa ZSRR. Centralna defilada lotnicza odbyła się na lotnisku Tuszyno koło Moskwy. Obserwowały ją dziesiątki tysięcy mieszkańców Moskwy oraz przedstawiciele około 20 krajów, zaproszeni przez rząd ZSRR na obchody Dnia Lotnictwa.

Przemówienie marszałka lotnictwa P.F. Zigariewa, a następnie salwy honorowe poprzedziły rozpoczęcie defilady powietrznej. Tradycyjnym zwyczajem — jako pierwsze — przeleciały samoloty „Jak-12" z flagami — państwową oraz 16-tu republik. Słowa „Chwała KPZR" wypisało na niebie 76 samolotów „Jak-18". Zaraz za nimi pojawili się piloci sportowi DOSAAF, dając piękny pokaz akrobacji szybowcowej. Zachwyt wzbudziła również akrobacja zespołowa 7 samolotów „Jak-18", pilotowanych przez kobiety, a następnie trzykrotnie większej grupy samolotów pod dowództwem pilota Nazarowa. W części sportowej defilady uczestniczyło około 200 pilotów.

Druga część pokazu — to popisy lotnictwa wojskowego. Widzowie przyglądali się akrobacji indywidualnej i zespołowej, wykonywanej na myśliwskich samolotach odrzutowych.

Z olbrzymim hukiem przeleciały nad lotniskiem grupy bombowców odrzutowych w układzie „delta", którym towarzyszyły odrzutowe myśliwce. Niektóre z nich — to po raz pierwszy pokazane, najnowsze typy samolotów konstrukcji Jakowlewa, Mikojana i Suchego.

Tę część pokazu zakończył przelot kilku nowych odrzutowców pasażerskich, wśród których był również „Tu-104".

Następna część pokazu poświęcona była spadochroniarzom i wojskom desantowym, a na zakończenie młodzi lotnicy zademonstrowali loty modeli zdalnie sterowanych.



Skoczkowie spadochronowi Centralnego Aeroklubu ZSRR w czasie przygotowań do Dnia Lotnictwa (zdjęcie z pokazów zeszłorocznych).

## Reprezentacja USA na III Spad. MŚ

JAK się dowiadujemy w ostatniej chwili, Związek Spadochroniarzy i Układaczy USA ustalił dziewięcioosobową reprezentację Stanów Zjednoczonych, która weźmie udział w III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie. W skład drużyny weszli: sekretarz generalny Związku Spadochroniarzy i Układaczy — John Crain (kierownik ekipy), wiceprezes związku — Jacques A. Estelle, mistrz spadochronowy USA na rok 1955 — Walter R. Feier, Wiktor Schrager, George E. Bosvorth, Willy I. Hoffman, Floyd M. Hobby, Luis B. Sunborne i George I. Stone.



**EKIPA KANADYJSKA NA ST – YAN**

Od lewej: G. L. Oates (drugi pilot dwumiejscówki), F. A. Woodward (kapitan ekipy), F. H. Brame (pilot „Geier'a"), J. W. Ames (pilot „Breguet'a 901") i A. M. Pow (pierwszy pilot dwumiejscówki).

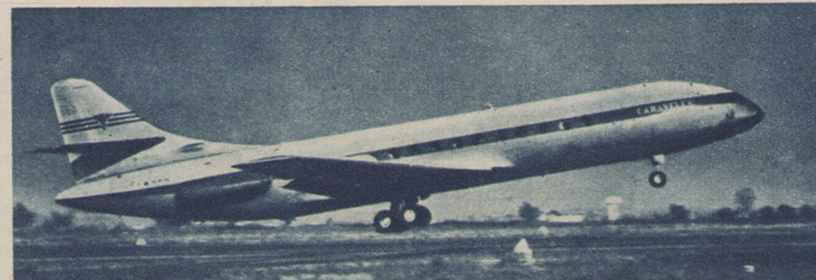
## *Mistrzostwa Polski małego lotnictwa*

W dniach od 24 czerwca do 1 lipca w Długiej Wsi pod Wrocławiem odbyły się Mistrzostwa Polski Małego Lotnictwa. W imprezie tej, znacznie szerzej zorganizowanej niż ubiegłoroczne zawody tzw. klasy mistrzowskiej, startowali zawodnicy (w wieku od 21 lat) reprezentujący najlepsze nasze ośrodki modelarskie. Zwycięzcy w poszczególnych konkurencjach mistrzostw otrzymali tytuły mistrzowskie, a zespoły puchary. Wyniki zawodów podamy już w numerze następnym, a omówienie i fotoreportaż w dalszych kolejnych numerach naszego pisma. (e)

## „Caravelle" wchodzi na trasy

„Caravelle" — pierwszy francuski odrzutowy samolot pasażerski odbył pomyślnie próbny lot na trasie Paryż—Alger—Paryż. Trasę tę dwusilnikowa „Caravelle" przebyła w ciągu 5 godzin i 20 minut.

D.



## Wizyta na Gocławiu

W niedzielę 24 czerwca br. przybyli na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego niecodzienni goście. Była to wycieczka zorganizowana staraniem koła SIMP-u przy Instytucie Lotnictwa, w skład której weszli m. in. przedstawiciel Wydziału Przemysłu Ciężkiego KC Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej tow. Szewczyk, sekretarz generalny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich inż. Legat, inż. Markowski z Ministerstwa Przemysłu Motoryzacyjnego oraz przedstawiciele z „Trybuny Ludu" i „Życia Warszawy". Wycieczka miała na celu zapoznanie gości z życiem i bolączkami Warszawskiego Aeroklubu.

Zwiedzono hangary, po których oprowadzali: kierownik wyszkolenia — Dudzik i przewodniczący Rady Klubu — Pomianowski, rozmawiano z pilotami, instruktorami i pracownikami, a na zakończenie odbyły się pasażerskie loty pokazowe na dwumiejscowych szybowcach typu „Bocian".

Wielka szkoda, że pomimo wysłanego zaproszenia nie zjawił się na lotnisku przedstawiciel PKPG.

H.

# KTO STARTUJE W ST YAN

**IV** Szybowcowe Mistrzostwa Świata, które rozpoczęły się 29 czerwca br. i trwać będą do 13 lipca br., zgromadziły na starcie rekordową, jak na tego rodzaju imprezę, ilość uczestników — reprezentantów prawie ze wszystkich kontynentów świata. Ostateczna lista zgłoszonych aeroklubów narodowych zamyka się liczbą 27 następujących krajów: **Afryka Południowa, Austria, Australia, Argentyna, Belgia, Brazylia, Czechosłowacja, Dania, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Izrael, Japonia, Jugosławia, Kanada, NRF, Nowa Zelandia, Polska, Saara, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, USA, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.**

Program zawodów — jak podawaliśmy to już uprzednio — przewiduje konkurencje obowiązkowe (przelot otwarty i przelot docelowo-powrotny) oraz konkurencje dodatkowe (przeloty po wyznaczonych trasach, prędkościowe przeloty docelowe i przeloty prędkościowe po trasach trójkątnych 100, 200 i 300 km). Rozpoczęcie zawodów poprzedził kilkudniowy trening, w czasie którego zawodnicy mieli możność zapoznać się z rejonem lotniska.

Poniżej podajemy wykaz zgłoszonych do mistrzostw zawodników oraz typy szybowców wraz z wylosowanymi numerami konkursowymi, zaczerpnięty z ogłoszonego przez Aeroklub Francji w dniu 30 maja br. komunikatu nr 19, sporządzonego na podstawie wcześniejszych zgłoszeń poszczególnych aeroklubów narodowych. Nie wykluczone, że niektóre państwa mogły jeszcze przed samym startem w Saint-Yan, tj. na kilka dni przed 29 czerwca br. wprowadzić pewne zmiany do składu swych ekip.

**SZYBOWCE JEDNOMIESCOWE**

| Nr konkursowy | Pilot-zawodnik | Państwo | Szybowiec |
|---|---|---|---|
| 1. | William S. Ivans (junior) | USA | Olimpia IV |
| 2. | Jose Cuadrado | Argentyna | |
| 3. | Maks Arbeiter | Jugosławia | Orao II c |
| 4. | A. W. V. da Rosa | Brazylia | BN I |
| 5. | E. Domisse | Afryka Poł. | Breguet 901 |
| 6. | Ara Torrell | Hiszpania | Sky |
| 7. | Philipp A. Wills | Wielka Brytania | Skylark III |
| 8. | Gaj Goodhart | Australia | Breguet 901 |
| 9. | Isamu Oda | Japonia | Breguet 901 |
| 10. | Ernst Frowein | Saara | Kranich III |
| 11. | Rene Fonteilles | Francja | Breguet 901 |
| 12. | W. Toutenhoofd | Holandia | Slingsby Skylark III |
| 13. | Jean d'Otreppe de Bouvet | Belgia | Air 100 |
| 14. | A. Mantelli | Włochy | Canguro |
| 15. | A. D. Thomsen | Dania | Olimpia |
| 16. | Jaroslav Kumpost | Czechosłowacja | WSM 40 Demant |
| 17. | August Wiethüchter | NRF | HKS I |
| 18. | K. H. I. Heinonen | Finlandia | Air 100 |
| 19. | L. Kaemar | Węgry | A-08 |
| 20. | Ziya Argun | Turcja | Air 100 |
| 21. | Niklaus Dubs | Szwajcaria | WLM II |
| 22. | S. H. Georgeson | Nowa Zelandia | Air 100 |
| 23. | Leopold Harrer | Austria | Mg 23 |
| **24.** | **Tadeusz Góra** | **Polska** | **Jaskółka-Z** |
| 25. | Fh. Brame | Kanada | Geier I |
| 26. | Irve B. T. Silesmo | Szwecja | Breguet 901 |
| 27. | Menachen Barr | Izrael | Air 100 |
| 28. | Per Axel Persson | Szwecja | Weihe |
| 29. | Marcel Cartigny | Belgia | Jaskółka |
| **30.** | **Marian Gorzelak** | **Polska** | **Jaskółka-Z** |
| 31. | G. Mező | Węgry | A-08 |
| 32. | H. R. Lasch | Afryka Poł. | |
| 33. | | Australia | |
| 34. | Paul B. Mac-Cready (junior) | USA | Breguet 901 |
| 35. | Gerard Pierre | Francja | Breguet 901 |
| 36. | Hans Nietlispach | Szwajcaria | Elfe M |
| 37. | Edibe Subasi | Turcja | |
| 38. | Georges Munch | Brazylia | BN I |
| 39. | Arber | Izrael | |
| 40. | J. J. Jalkanen | Finlandia | Pik 3 |
| 41. | Hans Resch | Austria | Mg 23 |
| 42. | G. J. Ordelmann | Holandia | Slingsby Skylark 3 |
| 43. | J. W. Ames | Kanada | Breguet 901 |
| 44. | A. Feddersen | Dania | Olimpia Meise |
| 45. | I. V. J. Gomez | Hiszpania | Sky |
| 46. | Jaroslav Hollan | Czechosłowacja | WSM 40 Demant |
| 47. | G. A. Ferrari | Włochy | Eolo |
| 48. | Geoffrey H. Stephenson | Wielka Brytania | Skylark III |
| 49. | Hanna Reitsch | NRF | Zugvogel |
| 50. | Jose Ortner | Argentyna | |
| 51. | Bozidar Komac | Jugosławia | Kosava |

**SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE**

| Nr konkursowy | Pilot-zawodnik | Państwo | Szybowiec |
|---|---|---|---|
| 61. | H. C. Nick Goodhart i pasażer F. Foster | Wielka Brytania | Slingsby T 42 B |
| 62. | R. Brigliadori i pasażer T. Tomasina | Włochy | Super Canguro |
| 63. | Guy Rousselet i pasażer L. Trubert | Francja | Breguet 904 |
| 64. | Kempes Trager i pasażer J. Miller | USA | Schweizer 2-25 |
| **65.** | **Julian Nowotarski i pasażer J. Sandauer** | **Polska** | **Bocian-Z** |
| 66. | Zvonimir Rajn i pasażer V. Stepanovic | Jugosławia | Kosava |
| 67. | Ernst Günther Haase i pasażer K. Kneiper | NRF | HKS III |
| 68. | A. Pow i pasażer Gl. Oates | Kanada | Bergfalke |
| 69. | A. Valetta i pasażer E. Llorente | Hiszpania | Kranich III |
| 70. | A. Yaykin i pasażer L. Uygun | Turcja | |
| 71. | Jiri Sebesta i pasażer M. Janek | Czechosłowacja | L-13 Blanik |
| 72. | Juan Sadoux i pasażer Claudio Dori | Argentyna | Condor IV Sky T-42 |
| 73. | H. Tandefelt i pasażer Olivia Rautio | Finlandia | Bergfalke II |
| 74. | Herbert Ostermayer i pasażer R. Kunz | Austria | Mg 19 C |

**Polska ekipa szybowcowa odjechała na mistrzostwa świata do Francji transportem kołowym poprzez Czechosłowację, Austrię i Szwajcarię z dużym, prawie sześciodniowym opóźnieniem (na skutek wcześniejszego braku wiz) — w piątek 22 czerwca rano z Bielska.**

**(kon)**

## Nasi reprezentanci na Szybowcowe Mistrzostwa Świata



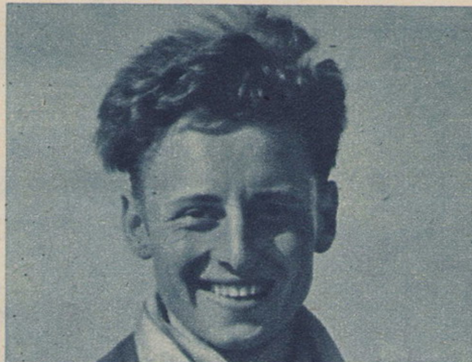
**TADEUSZ GÓRA**

Zasłużony Mistrz Sportu. Członek Bielsko-Bialskiego Aeroklubu LPŻ. Lat 38. Zawiadowca portu lotniczego w Aleksandrowicach. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1934 roku. Jest instruktorem szybowcowym i samolotowym I klasy oraz pilotem doświadczalnym II klasy. W 1938 roku otrzymał od FAI Medal Lilienthala za najdłuższy w tym czasie przelot otwarty w Europie (577,9 km). Zdobył jako drugi pilot na świecie Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na szybowcach wylatał dotychczas ogółem 1 700 godzin. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął piąte miejsce. Startując w tym roku poza konkursem na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Jeleniej Górze uzyskał największą ilość punktów, wyprzedzając oficjalnego mistrza Polski. Na mistrzostwach świata w Saint-Yan startuje w kategorii szybowców jednomiejscowych na „Jaskółce-Z". (k)



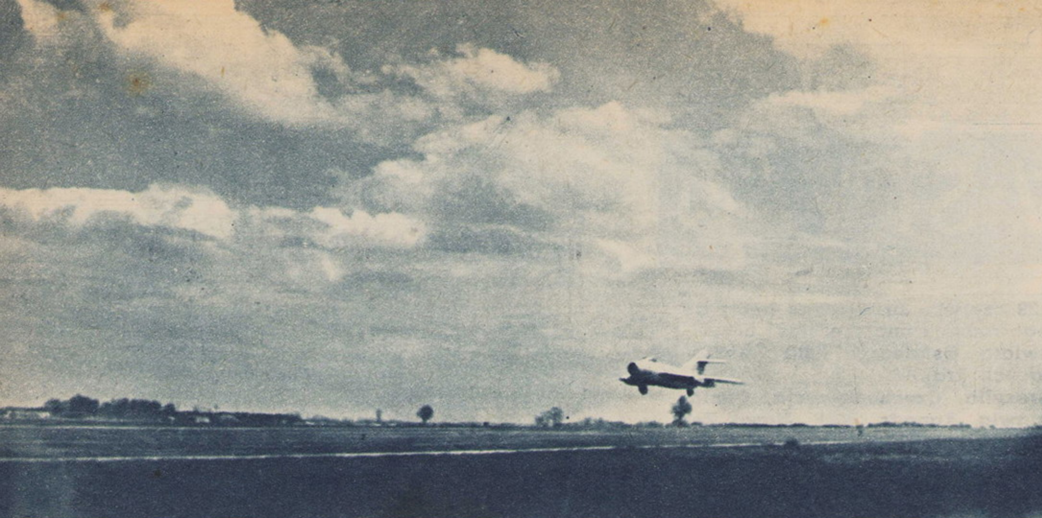
**MARIAN GORZELAK**

Mistrz Sportu. Członek Wrocławskiego Aeroklubu LPŻ. Lat 27. Student Wieczorowej Szkoły Inżynierskiej NOT we Wrocławiu. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1946 roku. Jest instruktorem samolotowym I klasy i szybowcowym II klasy. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Wylatał dotychczas ogółem 1 600 godzin, z tego około 760 na szybowcach. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął czwarte miejsce. W roku bieżącym zdobył mistrzostwo Polski w szybownictwie. Na mistrzostwach świata w Saint-Yan startuje w kategorii szybowców jednomiejscowych na „Jaskółce-Z". (k)



**JULIAN NOWOTARSKI**

Krakowski Aeroklub Ligi Przyjaciół Żołnierza. Lat 23. Student Akademii Sztuk Plastycznych w Krakowie. Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1950 roku. Posiada Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie zajął 14 miejsce. Był członkiem ekipy polskich szybowników, która przebywała w końcu ubiegłego i na początku bieżącego roku w Indiach, biorąc udział w pokazach naszego sprzętu szybowcowego w New Delhi i kilku innych miastach. Na IV Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Saint-Yan startuje wraz z pasażerem Justynem Sandauerem w klasie szybowców dwumiejscowych na „Bocianie-Z". (k)



MiG wystartował. Oficer-pilot Stanisław Żeliszczak rozpoczyna dzisiejsze szkolne zadanie bojowe.

# WŚRÓD LOTNIKÓW MORSKICH

Z okazji Dni Morza oraz Dnia Marynarki Wojennej złożyliśmy wizytę w jednym z lotniczych pułków morskich. Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty codziennej pracy lotników-marynarzy, pełniących odpowiedzialną służbę ochrony naszych północnych granic. W dniu ich święta życzymy im powodzenia w życiu osobistym i sukcesów w podnoszeniu poziomu wyszkolenia bojowego.



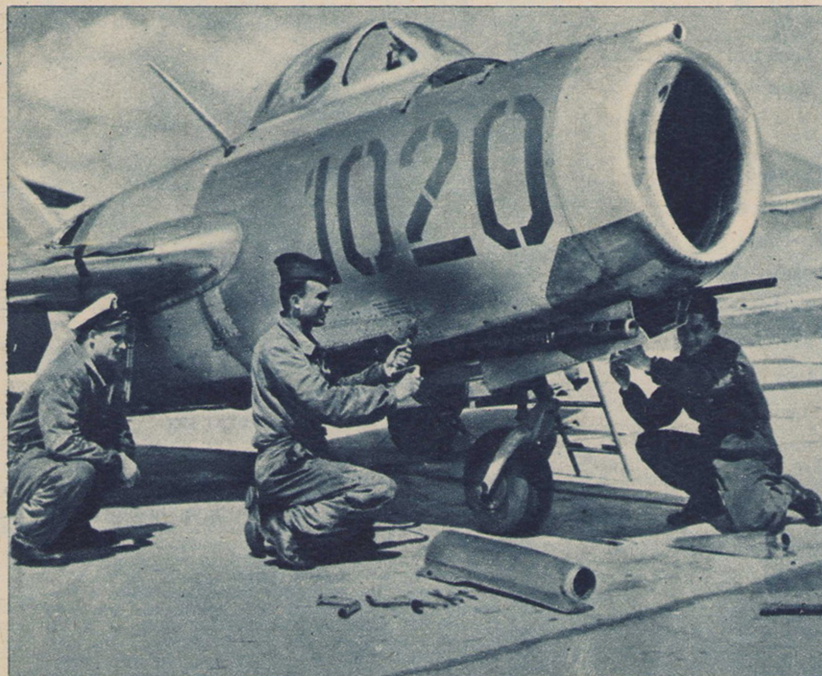
Funkcja startowego jest odpowiedzialną służbą. Marynarz Jan Kuś wypuścił dzisiaj w powietrze już wiele samolotów.
Foto: WAF



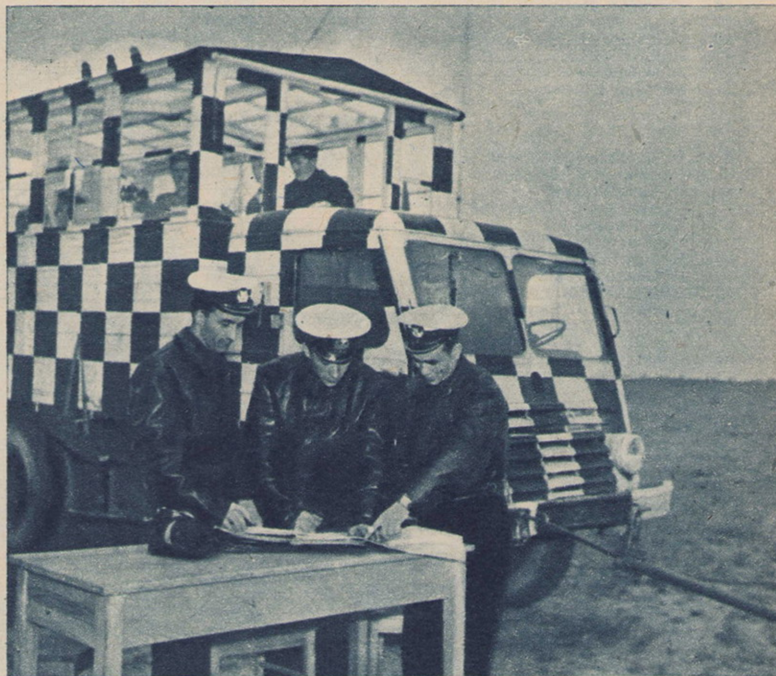
Po sprawnym wykonaniu zadania dobrze smakuje każdy posiłek. Oficer-pilot Marceli Dombka przy drugim śniadaniu, po odbyciu lotu.




Samolot wkrótce będzie w powietrzu. Starszy marynarz Jerzy Łaba podczas tankowania odrzutowca.




Technik-oficer Karol Stefaniak, marynarz Marian Wojgelt oraz mat Jan Mełnicki po wylądowaniu samolotu przeglądają jego uzbrojenie.



Oficerowie-piloci: Zdzisław Ostałowski, Tomasz Ziaja i Stanisław Żeliszczak przed wylotem sprawdzają na mapie strefę swych lotów.

# *Monsieur* PÉGOUD

**Napisał: TADEUSZ GRABOWSKI 4) Ilustrował: Janusz Grabiański**

*Stolicę Polski oszołomiła wiadomość, że Brindejonc wieczorem 10 czerwca wręczył warszawskiemu korespondentowi paryskiego „Matin" panu Viollet kilkadziesiąt egzemplarzy tego dziennika noszącego datę... 10 czerwca 1913 roku! Na wszystkich egzemplarzach „Matin" była specjalna pieczęć czerwona „Paris — Varsovie par avion, le 10 juin 1913"[1]). Oczywiście za egzemplarz takiego „Matin" ofiarowywano bajońskie sumy.*

*Nie mniej pożądane były egzemplarze berlińskiej popołudniówki „BZ am Mittag" z datą 10.VI.1913 r., która opuściła drukarnię tegoż dnia o godz. 13. Brindejonc zabrał tylko kilkanaście sztuk tej gazety.*

*Ludzie byli zupełnie oszołomieni zawrotną szybkością osiągniętą przez Francuza na trasie z Paryża do Warszawy — świat się znowu skurczył!!!*

*Ale znakomitego Brindejonc des Moulinais widzieliśmy tylko chwilkę w powietrzu, przy lądowaniu i przy starcie, a właściwie tylko przy starcie do Petersburga, gdyż przy lądowaniu w Warszawie dosłownie nie było nikogo — Francuz przyleciał niespodziewanie, był szybszy niż telegraf i telefon.*

*Des Moulinais był wspaniałością powszechnie uznaną, ale jednocześnie taki jakiś jakby legendarny, mgławicowy — ot, przyleciał i poleciał tak samo jak dziesiątki innych. Jego wyczyn był wielki, ale nie odczuwany bezpośrednio, podobnie jak wspaniały, zuchwały przelot Rolland Garros'a nad Morzem Śródziemnym we wrześniu 1913 roku.*

*Wyczyny Pégoud natomiast były objawieniem, które trwało dziesiątki minut, dając pełnię wrażeń wzrokowych. Pégouda można było nie tylko zobaczyć w powietrzu, ale dotknąć na ziemi i porozmawiać z nim, nacieszyć się do woli widokiem jego lekkiego samolotu zarówno na ziemi jak i w czasie jego przedziwnej gimnastyki powietrznej. Francuz z każdym rozmawiał, każdego zachęcał do latania. Nikt inny, jak właśnie Pégoud dopiero przekonał wszystkich, że „aeroplan" otworzył przed człowiekiem wrota wspaniałego żywiołu.*

*

*— To samobójca albo niebezpieczny wariat, może zabić setki osób na lotnisku — w ten sposób sformułował swoją opinię wyższy urzędnik francuskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, stawiając urzędową pieczęć na piśmie zakazującym Pégoudowi pokazów akrobacji powietrznej we Francji.*

*Oczywiście pod zakazem kryła się nie tylko zawiść zawodowa wpływowych konkurentów wielkiego Francuza. Zazdroszczono mu nie tylko laurów, sławy i popularności, ale także i setek tysięcy franków, które przynosiły pokazy. Podobnie zazdroszczono Blériotowi sukcesów maszyny jego konstrukcji i zamówień na samoloty tego typu. Konkurencja starała się pomniejszyć i ośmieszyć wielką sztukę Pégouda, nazywając ją tu i ówdzie „cyrkiem niegodnym prawdziwego, szlachetnego sportu lotniczego". Na nic się zdały te intrygi i małości — Francuz otrzymywał zaproszenia z coraz to innego kraju, startował bez większych przerw, zachwycał i oszałamiał widzów swoimi wyczynami, stał się ulubieńcem całej Europy. Wszędzie zbierał sławę i pieniądze. W sierpniu 1914 roku zamierzał swą sztuką podbić Stany Zjednoczone.*

*Niezrażony zawiścią lotnik opuszcza jesienią 1913 roku swą ojczyznę, aby 25 września oszołomić kilkadziesiąt tysięcy Anglików, którzy zebrali się na lotnisku w Broklands. 18 i 19 października Pégoud wprawia w zdumienie ponad sto tysięcy widzów zgromadzonych na lotnisku Aspern pod Wiedniem. Podobnie dzieje się na lotnisku Johannistal pod Berlinem, gdzie wobec 80 000 widzów z biletami wstępu oraz połowy ludności stolicy Niemiec obserwujących pętle Francuza z ulic i placów, niedościgniony mistrz pilotażu demonstruje swą wielką sztukę w dniu 25 i 26 października tego roku. Kilkadziesiąt rozbitych samochodów, 27 ciężko rannych w ścisku, ludzie jadący na dachach wagonów — to dodatkowy obrazek zainteresowania ludności Berlina sztuką wielkiego pilota.*

*Prezes policji berlińskiej zabronił Francuzowi drugiego startu, który miał się odbyć na torze wyścigowym w Grünewald, rzekomo ze względów bezpieczeństwa. Wobec tego zakazu Pégoud przenosi się do Brukseli, gdzie 8 listopada tego roku bez błędu wyczynia swoje „martwe pętle", „szybkie beczki" i inne ewolucje, mimo ulewy i chłodu. Ląduje siny z zimna, przemoczony do suchej nitki, wśród niesłychanego entuzjazmu widzów.*

*W maju 1914 roku Pégoud startuje we Włoszech. Tutaj sprzedaje swój „zaczarowany" samolot lotnikowi włoskiemu Dalmistrowi. Włochowi ewolucje nie wychodzą. Wytacza sprawę sądową Francuzowi, że rozmyślnie uszkodził sprzedany samolot. Pégoud wraca do Mediolanu, startuje na sprzedanej maszynie i kręci podwójną porcję „martwych pętli" i „beczek", dając swym wrogom w powietrzu odpowiedź na niecne insynuacje. Nowa sława i. nowe pieniądze.*

*Wreszcie odwiedza Warszawę. Demonstruje swą wielką sztukę pilotażu trzykrotnie: w dniach 16, 18 i 21 czerwca 1914 roku, na nowym samolocie, o prawie identycznej konstrukcji jak poprzedni, który sprzedał Włochowi.*

*Już pierwszego dnia w pokazach warszawskich, w drugim wzlocie, zabiera pasażera dziennikarza Jerzego Boczkowskiego i z nim wykonuje akrobacje. Następnie zabiera z sobą w powietrze Eisenstatta, Górskiego oraz Zygmunta Deklera — redaktora czasopisma „Lotnik i Automobilista".*

*Drugiego dnia zabiera jako pasażera znanego w tym czasie kierowcę wyczynowego Pawła Bitschana (wykrył on przed startem defekt silnika, którego usunięcie trwało 2 godziny), a następnie popularną aktorkę teatralną Marię Mrozińską.*

*Trzeciego dnia dwukrotnie startował bez pasażera, dokonując wyjątkowo trudnych i niebezpiecznych akrobacji. Dopiero pod koniec pokazów przy trzecim starcie zabrał pasażerkę.*

*Każdego dnia z ulic i placów Warszawy patrzyło na akrobacje Francuza około 200 000 osób, poza tymi, którzy oglądali pokazy z miejsc płatnych toru wyścigowego.*

*Obraz wyczynów znakomitego lotnika byłby niepełny, gdyby nie przytoczyć kilku choćby fragmentów ze sprawozdań pisanych na gorąco przez kronikarzy. Oto jakie wrażenie rejestrowały najbardziej nawet powściągliwe pióra:*

*„Mężny zdobywca powietrza zuchwale spoglądał śmierci oko w oko, zuchwali są ci, którzy spoglądają na to mocowanie się człowieka ze śmiercią. Bo przecież mimo całej sprawności jaką Pégoud wykazuje, energii wprost nadludzkiej, życie jego każdej chwili wisi na włosku..."*

*„Bohater ten, człowiek w swoim rodzaju genialny, przyprawiał ludzi o drżenie, oszałamiał. Zdawało się widzom, że ulegają złudzeniom wzrokowym, halucynacji... Jego koła i kółka, zwroty szybkie jak mgnienie oka, szybowanie na jednym, to na drugim skrzydle, wspinanie się w górę pionowo, to znów opadanie z zatrzymanym silnikiem na dół, przewracanie z boku na bok, nareszcie kozły po kilkanaście jeden za drugim — wszystkie te ewolucje przerażały i zarazem entuzjazmowały. Ten człowiek swobodą obracania się w powietrzu ptaki przewyższył..."*

*„Wzbił się wysoko pod chmury, silnika niemal nie słychać. Jest na wysokości 1 500 metrów albo i wyżej i tutaj wykonuje swoje loopingi. Następnie pikował około 700 metrów w dół, już wszyscy myśleli, że czeka go śmierć — nagle wyrównał. Wzloty trwały 50 minut na wysokości od 100 do 1 500 metrów..."*

*„Jakąż żelazną energię i wytrzymałość posiada ten bohater współczesny. Niechaj mu szczęście sprzyja".*

*Pégoud z powietrza zdobył ziemię, poruszył serca i myśli tych co patrzyli na jego wielką sztukę, wstrząsnął Warszawą, jak nikt przedtem i nikt potem. Był zjawiskiem, które powtarza się nie częściej niż co kilkadziesiąt lat.*

*A co do szczęścia...*

*1 sierpnia 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa. W rok później Pégoud już nie żył. W dniu 31 sierpnia 1915 roku strącił go w walce powietrznej w pobliżu miasta Belfort początkujący, zupełnie „zielony" pilot niemiecki o francuskim nazwisku Petit Croix.*

*Przypadek — komentowali lotnicy. Zapewne, przypadek albo chwila nieuwagi okazała się silniejszą od wielkiej sztuki mistrzowskiego pilotażu, jaki opanował najwybitniejszy lotnik tego okresu.*

**KONIEC**

[1]) Paryż — Warszawa samolotem, 10 czerwca 1913 r.

**ANNA FELLMANN PRZEMYSKA**

## Rozterka

Odkąd pamiętam
W dzień zwykły, w święta,
W pogodę, w pluchę,
W burzę, w posuchę,
Gdy kwitną sady,
Gdy więdną kwiaty,
I oczywiście,
Gdy lecą liście,
Gdy deszczyk pada —
Ja stale latam.

A jeden dzień bez lotu
Już się na serce smutkiem kładzie,
A gdy samolot w drogę gotów
Żal, że porzucam w swej szufladzie

Andersena baśnie,
Wstążkę od uroku...
I właśnie, właśnie —
Kawałek
zerwanego
w locie
obłoku.



# ŚMIGŁOWIEC — IDEALNYM ŚRODKIEM LOTNICZEGO TRANSPORTU SANITARNEGO

DZIS już nikogo nie dziwią wiadomości o praktycznym, wielostronnym zastosowaniu śmigłowców. W Związku Radzieckim, na przykład, stały się one nieodzownym sprzętem wypraw geologicznych i innych, służą w tajdze, w górach, pracują dla służby zdrowia i w akcjach przeciwpowodziowych. Belgijska „Sabena" posiada regularne pasażerskie linie śmigłowcowe. Poza tym są one tam używane do regularnego przewozu masy towarowej, owoców, jarzyn, kwiatów (tulipanów), które zabiera się bezpośrednio z pola od ogrodnika.

Śmigłowce odegrały też dużą rolę w Wietnamie, w czasie ewakuacji rannych z Dien-Bien-Fu po wyzwoleniu go przez wojska ludowe. W dniu 7 maja 1954 r. francuski fort Dien-Bien-Fu, po zdobyciu przez wietnamską armię ludową, stał się olbrzymim szpitalem. Zachodziła konieczność szybkiej ewakuacji ciężko rannych i chorych. Rozmokłe pola ryżowe nad rzeką Nam-Jam oraz zniszczenie terenu na skutek działań wojennych, utrudniały start samolotów. W dodatku dolina, w której znajduje się Dien-Bien-Fu jest otoczona wzgórzami od 300 do 800 m wysokości. W tym warunkach śmigłowiec okazał się idealnym środkiem transportu. Użyto w tym celu maszyn typu „S-55", o zasięgu 500 km, mogących przy pełnym obciążeniu zabrać 6 rannych leżących i 3 siedzących lub 3 leżących i 7 siedzących. Transport rannych do Hanoi odbywał się w 2 etapach. Śmigłowce wywoziły rannych do miejscowości Luang-Prabang, skąd już dalszy transport odbywał się samolotami. Podczas transportu nie zdarzył się ani jeden wypadek. W czasie lotu wielu, zwłaszcza rannych w klatkę piersiową, korzystało z tlenu. Ranni w jamę brzuszną byli starannie przywiązani i ściągnięci pasami. W ciągu ostatnich dni przy pomocy tych śmigłowców oraz samolotów typu „Beaver" ewakuowano do 150 chorych i rannych dziennie.

Ewakuacja chorych przy pomocy śmigłowców z terenu bardzo trudnego — świadczy o wielkiej przydatności tego środka lokomocji do celów sanitarnych.

Związek Radziecki dysponuje specjalnym śmigłowcem sanitarnym Mi-1 skonstruowanym przez dr. inż. Michała Milla. Śmigłowiec ten posiada po obu bokach kadłuba dwa pomysłowo urządzone pomieszczenia, w których z łatwością można umieścić nosze z chorymi. Pomieszczenia te są łatwo dostępne i załadowanie chorego odbywa się bardzo szybko. Poza tym w kadłubie obok pilota może lecieć lekarz, który ma dogodny dostęp do chorych. Może on więc nie tylko obserwować, ale w razie potrzeby także udzielać pomocy w locie. W Czechosłowacji również istnieje śmigłowiec sanitarny.

U nas, niestety, nie słyszy się jeszcze o użytkowaniu śmigłowców sanitarnych. A przecież masowe ich zastosowanie w Polsce — to już tylko kwestia niedalekiej przyszłości. W planach wielkiej Warszawy przewidziano centralne lotnisko dla śmigłowców oraz mniejsze lotniska we wszystkich dzielnicach miasta. Śmigłowce będą w Warszawie spełniały rolę taksówek powietrznych, poza tym będą dowoziły pasażerów „Lotu" z portu lotniczego do centrum miasta. Liczne zalety śmigłowców uzupełnia dodatkowo fakt, iż aparat ten startuje i ląduje bez wstrząsów, które są nieuniknione w transporcie zwykłym samolotem sanitarnym. Dla chorych i rannych jest to sprawa nie bez znaczenia. Z innych czynników, które mogą działać na pasażera samolotu sanitarnego, to niedotlenienie. Otóż w zasadzie śmigłowce nie osiągają dużych wysokości i dlatego zjawisko to praktycznie nie istnieje.

Liczne próby i różnorodne zastosowanie śmigłowców wykazały olbrzymią ich przydatność dla potrzeb służby zdrowia. Mogą być użyte do transportu rannych w nagłych wypadkach, w czasie masowych epidemii, katastrof, wypadków zdala od dróg komunikacyjnych, powodzi oraz mogą dostarczyć lekarza, organizatora pierwszej pomocy. W razie trudności terenowych lekarz nie musi skakać ze spadochronem, lecz po prostu może zejść ze śmigłowca przy pomocy drabinki sznurowej. W tych też wypadkach śmigłowiec może dowieźć opatrunki, lekarstwa, szczepionki, surowicę, krew konserwowaną, płyny zastępcze, środki odżywcze itp. W drodze powrotnej może natomiast zabrać chorych lub rannych. Poza tym w śmigłowcu istnieją większe możliwości stosowania sztucznej hibernacji, metody, która jak się wydaje zrewolucjonizuje całokształt zasad udzielania pierwszej pomocy.

Wspaniały postęp techniczny w lotnictwie daje medycynie jeszcze jeden potężny i wiele obiecujący środek do transportu chorych i rannych, który pod bardzo wieloma względami przewyższa dotychczasowe samoloty sanitarne.

Bliska jest już przyszłość, kiedy śmigłowce sanitarne będą pracowały na wzór karetek pogotowia ratunkowego. Poza tym na pewno będą służyły do szybkiego dowożenia lekarzy specjalistów, konsultantów, profesorów do szpitali i ośrodków terenowych, gdzie ich szybka obecność może zadecydować o życiu lub zdrowiu człowieka. Wydaje się, że i nasza lotnicza służba zdrowia powinna być zaopatrzona w śmigłowce tego typu.

Bliski jest już dzień, gdy na ostry dyżur do szpitala będą przyjeżdżać nie tylko karetki pogotowia, ale także będą się zlatywały śmigłowce sanitarne, lądujące np. na dachu lub dziedzińcu, w miejscach specjalnie do tego przystosowanych we wszystkich szpitalach. W specjalnie pilnych przypadkach lekarz śmigłowca sanitarnego będzie przy pomocy radiotelefonu zawiadamiał jeszcze z drogi o rodzaju schorzenia lub zranieniu, co pozwoli lekarzowi dyżurnemu w szpitalu na lepsze przygotowanie zabiegu, zestawu chirurgicznego itp.

Współpraca lotnictwa z medycyną, jak widać, i w tym wypadku odbywa się z korzyścią dla człowieka, w trosce o jego zdrowie i życie.

**WACŁAW KORNASZEWSKI**
**dr med.**

W Bawarskich Alpach: Śmigłowiec ratowniczy w czasie akcji wywożenia z gór potłuczonego wskutek upadku turysty.




# SPADOCHRONIARSTWO ZA GRANICĄ


M. Welczewa


J. Nojkow


M. Krstewa

**BUŁGARIA.** Ostatnio otrzymaliśmy trochę wiadomości o bułgarskim sporcie spadochronowym od naszego korespondenta Stefana Kostowa z Sofii. Otóż spadochroniarze bułgarscy systematycznie podnoszą swoje umiejętności: doskonalą oni styl spadania oraz uzyskują dobre wyniki w lądowaniu na celność i to na skalę międzynarodową. Warto tutaj przypomnieć piękny wyczyn, dokonany dnia 20 grudnia 1955 r. przez Wasyla Gajczewa w skoku z wysokości 600 metrów z opóźnionym otwarciem spadochronu — 4,80 m. W dwa dni później — 22 grudnia Iwan Nojkow wykonał skok z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu i uzyskał wynik 5,11 m (5,34 m i 4,88 m).

Jednocześnie podajemy kilka ciekawostek z życia bułgarskich spadochroniarek, członkiń Aeroklubu Sofijskiego:

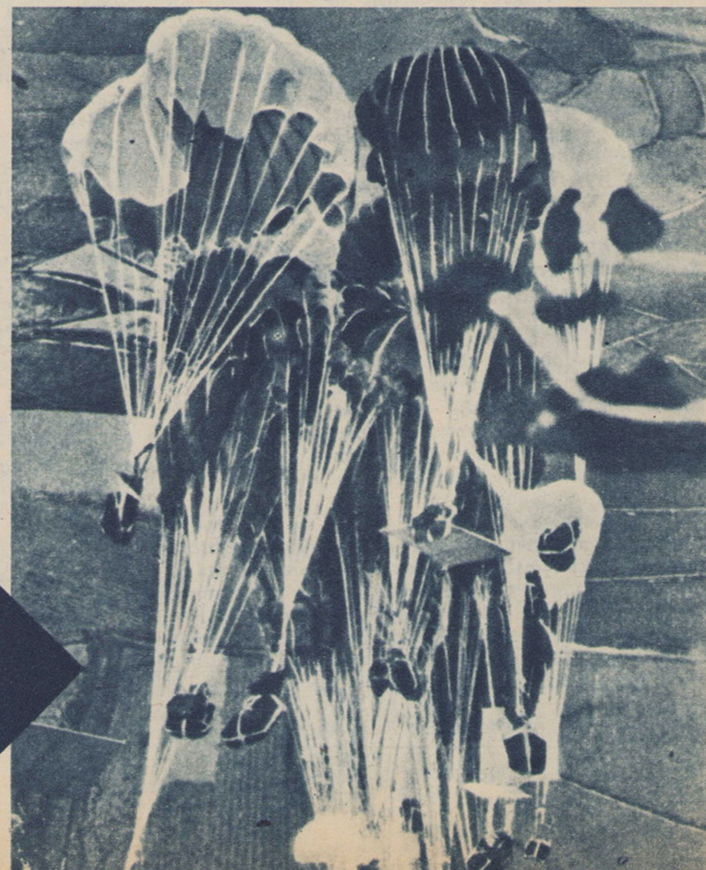
Maria Welczewa — mając szesnaście lat kończy Szkołę Szybowcową, a następnie kurs mechaników samolotowych. W 1954 r. uzyskuje uprawnienia pilota samolotowego oraz skoczka spadochronowego drugiej klasy. Wiele wolnego czasu poświęca na trening spadochronowy w aeroklubie. Obecnie Maria Welczewa ma 21 lat i jest studentką Instytutu Górniczego w Sofii.

Maria Krstewa — nie odrywając się od pracy ukończyła drugi stopień wyszkolenia spadochronowego, a w 1952 r. kurs instruktorski. Do tej pory wykonała 225 skoków, w tym na wodę i w nocy z różnych typów samolotów, a także z szybowca „Żuraw". Na swoim koncie ma kilka skoków z opóźnieniem 60 sekund. W MZSpad w Bułgarii w 1955 r. zajęła 10 miejsce w klasyfikacji kobiecej. Obecnie 25-letnia Krstewa ma uprawnienia skoczka spadochronowego I klasy, a ponadto jest pilotem szybowcowym i samolotowym.

Julia Iliewa — już w piętnastym roku życia wykonuje pierwsze skoki spadochronowe. Obecnie liczy 19 lat i ma na swoim koncie 155 skoków, w tym skoki z opóźnieniem rzędu 60 sekund. W ubiegłym roku na MZSpad zajęła 5 miejsce w klasyfikacji kobiecej.

Ponadto dowiadujemy się, że skoczkowie bułgarscy od dłuższego czasu przygotowują się do III Spadochronowych Mistrzostw Świata.

**USA.** Przy 307 batalionie sanitarnym 82 dywizji spadochronowej urządzono kompletny szpital polowy, który może być zrzucony na spadochronach. Cały ten szpital waży tylko 21,3 tony i może być zabrany na pokład 15 samolotów transportowych Fairchild C-119 „Packet" w przeciągu sześciu godzin. W godzinę po zrzuceniu (łącznie z kolumną samochodów „Jeep") szpital jest gotowy do pracy i może równocześnie obsłużyć 120 pacjentów.



# TIPSY

## BELGIA

# KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

NAZWISKO belgijskiego konstruktora O. E. Tips'a związane jest z konstrukcjami lekkich samolotów sportowych. W r. 1935 belgijskie zakłady Avions Fairey pod kierunkiem E. O. Tips'a wyprodukowały lekki samolot sportowy „Tipsy-S". Z uwagi na swoją lekkość, kształty, małe wymiary i moc silnika wzbudził on wśród pilotów sportowych duże zainteresowanie.

Jest to wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej. Skrzydło o obrysie eliptycznym jest konstrukcji jednodźwigarowej, z tylnym dźwigarem pomocniczym. Keson wykonany został ze sklejki i pracuje na skręcanie. Pokrycie kadłuba stanowi również sklejka. W środku ciężkości kadłuba znajduje się kabina pilota. Usterzenie całkowicie kryte sklejką, wzmocnione zostało zastrzałami górnymi. Ażeby zapobiec „zacienianiu" steru wysokości w locie na dużych kątach natarcia, przesunięto usterzenie pionowe względem usterzenia poziomego w kierunku do przodu. Podwozie jednogoleniowe zamocowane do przedniego dźwigaru. W samolocie „Tipsy-S" przewidziano także możliwość zastosowania pływaków. Napęd samolotów stanowić mogą silniki różnych wytwórni. Stosowane są silniki nie przekraczające swym ciężarem 55 kG, o układzie płaskim następujących typów: Douglas 600 i 750 cm³, Poinsard 1250 cm³, Saroléa 916 cm³, Ava i Mengin. Silnik zawieszony na łożu z rur stalowych, odgrodzony jest od kabiny przegrodą przeciwpożarową. Śmigło stałe, drewniane, dwułopatowe — osłonięte jest kołpakiem. Pojemność zbiornika 36 l. Zużycie paliwa 6—8 l/h przy prędkości przelotowej.

Mimo zastosowania silnika o małej mocy, samolot ten startując na licznych zawodach i biorąc udział w lotach turystycznych wykazał swoje ogromne zalety. W związku z tym opracowano następnie jego dalszą wersję z kabiną osłoniętą limuzyną — samolot „Tipsy S-2". Od swego poprzednika różni się on ponadto tylko silnikiem o większej mocy zastosowanym dla polepszenia osiągów. Silnik dwucylindrowy o mocy 32 KM, pozwolił uzyskać prędkość 175 km/h. Zużycie paliwa wynosi 8 l/100 km. Na podstawie wyników uzyskanych z samolotem „Tipsy S-2", opracowana została wersja dwumiejscowa „Tipsy-Belfair".

„Tipsy-Belfair" jest jednosilnikowym, dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji drewnianej. Został on opracowany również dla potrzeb lotnictwa szkolno-sportowego. „Belfair" pod względem konstrukcji i wyglądu zewnętrznego podobny jest do poprzednich wersji. Skrzydło trójdzielne jest konstrukcją dwudźwigarową. Dźwigary te zbieżne są na końcach skrzydeł. Kadłub, konstrukcji drewnianej, kryty jest sklejką, a w części końcowej płótnem. Kabina z siedzeniami obok siebie, wyposażona została w dwuster i może być otwarta względnie osłonięta limuzynką ze szkła organicznego (wersja „Tipsy-B.C."). Siedzenia załogi wzniesione są względem siebie o 200 mm, co zapewnia dostateczną swobodę ruchów załogi. Za siedzeniami umieszczono w kadłubie bagażnik. Usterzenie konstrukcji drewnianej wzmocnione zostało zastrzałami górnymi. Podwozie oprofilowane, jednogoleniowe, posiada gumowe amortyzatory. W pierwszeej serii stosowano silnik Walter Mikron II o mocy 50 KM, 4-o cylindrowy, w układzie rzędowym, chłodzony powietrzem. Obecnie stosowany jest silnik Walter Mikròn III o mocy 65 KM.

W okresie powojennym skonstruowany został przez Tips'a nowy, lekki samolot, co wyraźnie potwierdza specjalizację konstruktora w dziedzinie budowy małych samolotów szkolnych i turystycznych. Samolot „Tipsy—Junior" wykonany został w dwóch egzemplarzach, celem wypróbowania najkorzystniejszych silników. Pierwszy wyposażony został w silnik Walter Mikron, a drugi w dwucylindrowy silnik JAP. o mocy 36 KM. „Junior" (pokazany na rysunku) jest, podobnie jak poprzednie wersje „Tipsy", wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej. Jednakże obrys płata i usterzenia zmieniony został na prostokątny. Skrzydła dwudźwigarowe kryte częściowo (podobnie jak kadłub) płótnem. Kabina otwarta, osłonięta owiewką. Cechą „Juniora" jest niezwykła prostota konstrukcji i urządzeń. Skrzydła nie zostały wyposażone w klapy itp. urządzenia. Podwozie zaopatrzone w urządzenie hamulcowe, sprzężone z pedałami steru kierunkowego. Golenie z amortyzatorami sprężynowymi zamocowane zostały do głównych dźwigarów. Zbiornik paliwa o pojemności 50 l umieszczono przed kabiną pilota.

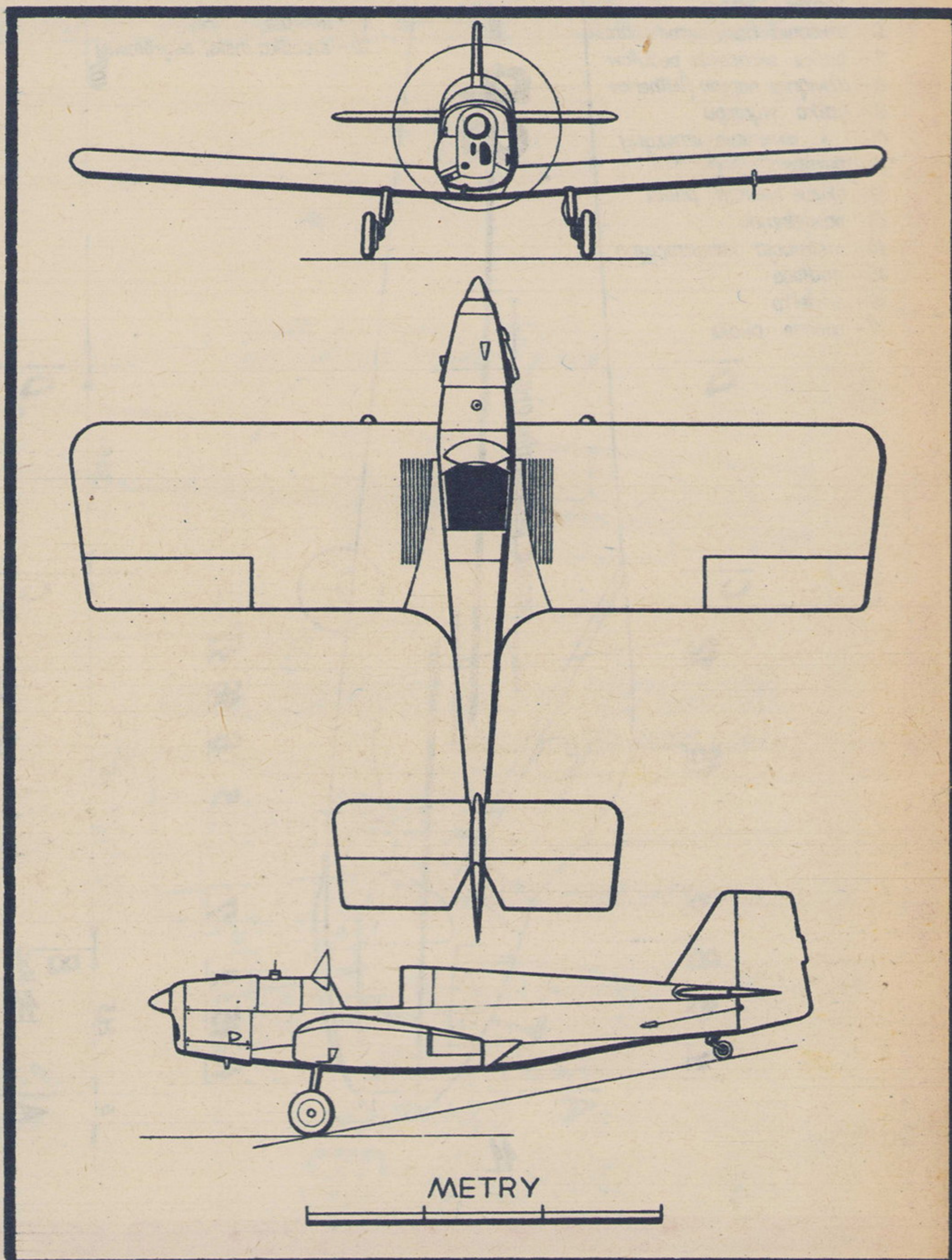
Dla porównania dane techniczne samolotów „Tipsy" zestawione zostały w tablicy.

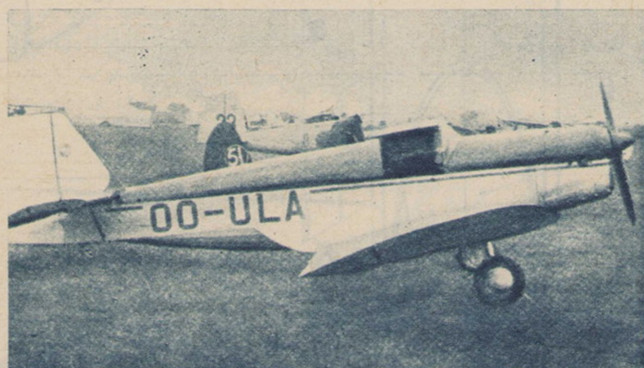
Jak wynika z zestawienia jest to bardzo ciekawa „rodzina" samolotów lekkich, godna uwagi nie tylko ze względu na to, że koszty produkcji i eksploatacji samolotów są stosunkowo niskie. Ogromną zaletą jest również dowolność zastosowania wszystkich chłodzonych powietrzem silników o mocy od 25 KM do 65 KM.

Zarówno wersja jednomiejscowa jak i dwumiejscowa produkowane są wg licencji belgijskiej w Anglii, Hiszpanii i Południowej Afryce. Zalety samolotów „Tipsy" potwierdzone zostały w r. 1955, kiedy to na samolocie „Tipsy-Belfair" wyposażonym w silnik Walter Mikron III uzyskano rekord międzynarodowy w klasie samolotów lekkich, przelatując bez lądowania trasę z Belgii do Afryki Północnej.

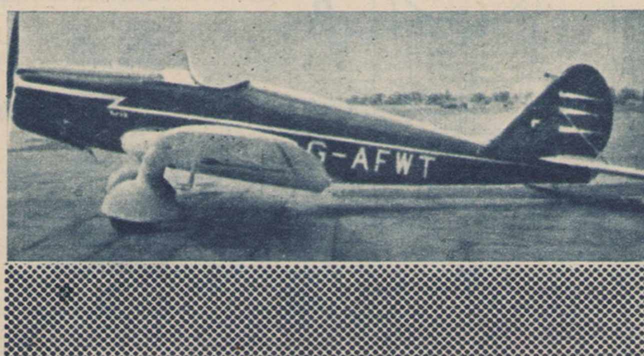
J. P.

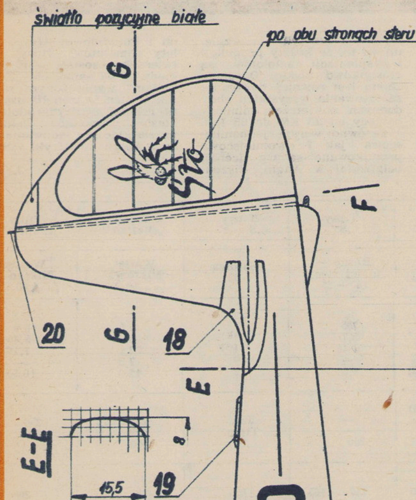
| Typ samolotu | | Tipsy „S" | Tipsy „S — 2" | Tipsy „Belfair" | Tipsy „Junior" |
|---|---|---|---|---|---|
| Silnik<br>Moc | (KM) | Różne — małej mocy<br>14 — 25 | Sarolea<br>32 | Walter Mikron II<br>50 | Walter Mikron II<br>60 |
| Wymiary: | (m) | | | | |
| Rozpiętość | | 7,5 | | 9,5 | 6,9 |
| Długość | | 5,7 | Jak | 6,6 | 5,45 |
| Wysokość | | 1,45 | Tipsy | 2,1 | 1,48 |
| Wydłużenie | | — | „S" | 7,5 | — |
| Pow. nośna | (m²) | 9,5 | | 12,0 | 10,50 |
| Ciężary: | (kG) | | | | |
| Własny | | — | Jak | 245 | 250 |
| Ładunku | | — | Tipsy | 225 | 300 |
| W locie | | 260 | „S" | 500 | |
| Osiągi: | | | | | |
| Prędkość max. | (km/h) | 140 — 165 | 175 | 185 | 200 |
| Prędkość przelot. | „ | — | 150 | 150 — 165 | 180 |
| Prędkość lądow. | „ | 60 — 70 | 60 | 60 | 70 |
| Prędk. wznoszenia npm | m/sek) | 1,55 | 2,0 | 2,4 | — |
| Długość rozbiegu | (m) | 60 — 150 | 60 | 80 | 160 |
| Długość dobiegu | „ | 30 | 30 | 65 | — |
| Zasięg | (km) | — | — | 750 | — |
| Pułap | (m) | 4 000 | 5 000 | 6 500 | 3 100 |
| Czas lotu | (godz) | 4,5 — 6,0 | 4,5 — 6,0 | — | 2³/₄ |

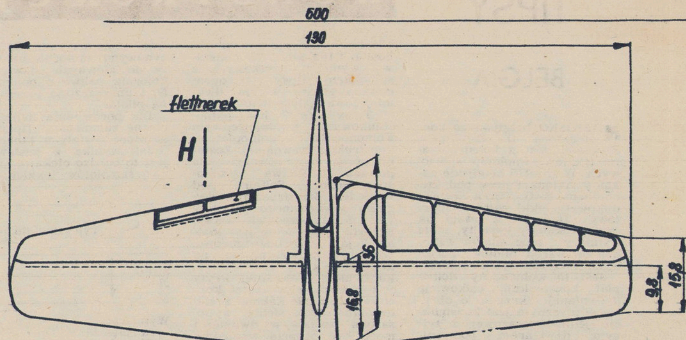



Wyżej: Tipsy „Junior". Niżej: Tipsy „Belfair".

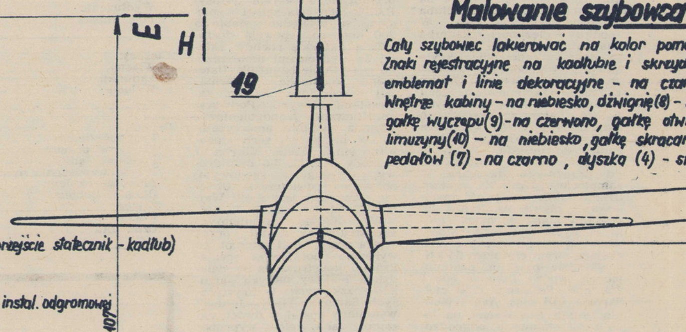





## Malowanie szybowca

Cały szybowiec lakierować na kolor pom
Znaki rejestracyjne na kadłubie i skrzy
emblemat i linie dekoracyjne - na czar
Wnętrze kabiny - na niebiesko, dźwignię (8) -
gałkę wyczepu (9) - na czerwono, gałkę otw
limuzyny (10) - na niebiesko, gałkę skracan
pedałów (7) - na czarno, dyszka (4) - s




E-E

15,5

8

19

SP-1400

1 - pedały
2 - obudowa instalacji tlenowej
3 - tablica przyrządów
4 - dysza Venturi
5 - drążek sterowy
6 - dźwignia ham. aerodynam.
7 - gałka skracania pedałów
8 - dźwignia napędu flettnerka
9 - gałka wyczepu
10 - " otwierania limuzyny
11 - termos
12 - okucie oparcia pilota
13 - odwietrznik
14 - instalacja kanalizacyjna
15 - podłoga
16 - siodełko
17 - oparcie pilota

18 - osłona (przejście statecznik - kadłub)

19 - nosidło
20 - szczotka instal. odgromowej

cięciwa przykadłubowa

D C B A

12 13 8 3 4 11 17 16 6 5 7 2 15 1

107 30,5 55 21,5 4 81 58 18 26

I-I

58

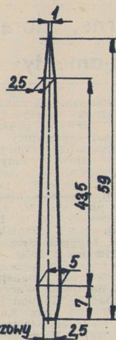
K-K

40,5

L-L

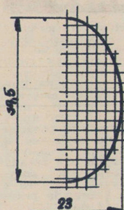
20

F-F

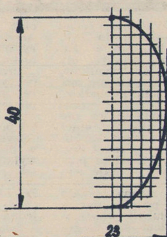



...graniczowy
...łach,
...rno
...na biało
...erania
...nia
...rebrna.

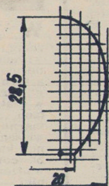
D-D



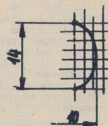

C-C




B-B

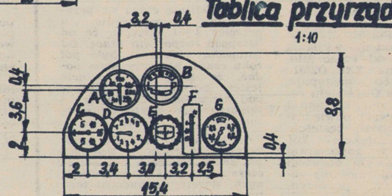



A-A




## Tablica przyrządów

1:10




A - prędkościomierz 0-250 km/h
B - zakrętomierz elektryczny
C - wariometr ± 15 m/s
D - wariometr ± 5 m/s
E - busola
F - chyłomierz podłużny
G - wysokościomierz

24,2

## Uwaga! Wszystkie wymiary odnoszą się do rys. w skali 1:25

287

M-M



ciężarek wyważający

0,4 152 2,5 0,4

K

światło pozycyjne - czerwone
dla skrzydła prawego - zielone

M

L

20

6

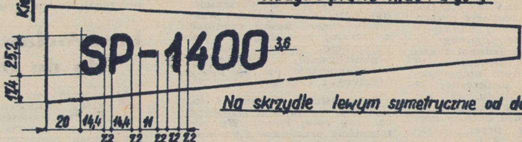
M

K

L

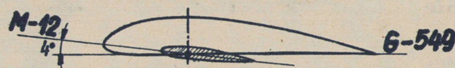
## Znaki rejestracyjne na skrzydłach

Skrzydło prawe widok z góry

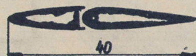



Na skrzydle lewym symetrycznie od dołu

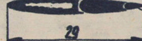
## Zwichrzenie skrzydła




G-G




H-H




## Profil usterzeń
NACA - M12

| Kreślił | Artnik | Podziałka 1:25; 1:10 |
| --- | --- | --- |
| Data | 31. 12. 1955 r. | |

Model redukcyjny
szybowca treningowego
SZD-12 „Mucha 100"



## Z lotu po kraju

# Do Redaktora „Skrzydlatej"

Obywatelu Redaktorze!

W związku z artykułem: „Kronika nieoficjalna" zamieszczonym w 18 numerze „Skrzydlatej Polski", a komentującym fakt nie wysłania przez warszawski Pałac Młodzieży ekipy na XXI OZML, wyjaśniamy co następuje: wiedząc, że Wy Obywatelu redaktorze oraz red. Elsztein i red. Wojciechowski odwiedzaliście nasz Oddział, jesteście poza tym w kontakcie z kol. Komudą, który zapoznawał Was z prawdziwym obrazem naszej pracy, nie możemy sobie wytłumaczyć przyczyn, dla których wymieniony artykuł znalazł się na łamach Waszego tygodnika.

Artykuł nie ma nic wspólnego z rzeczową poważną krytyką, ponieważ nie opiera się na faktach dających właściwy obraz sytuacji, lecz złośliwie i nieściśle informując czytelników, stawia nas w fałszywym i krzywdzącym świetle przed opinią ogółu modelarzy.

Z udziału w tegorocznych OZML zrezygnowaliśmy z następujących przyczyn: pracę rozpoczęliśmy w trudnych warunkach organizacyjnych i dosyć późno (listopad), z zupełnie nowymi uczestnikami. Z oczywistych względów wychowawczych nie mogliśmy ustawić naszej kilkumiesięcznej pracy wyłącznie w kierunku zawodów (staramy się przygotować naszych uczestników do pracy w lotnictwie, pomóc w rozwijaniu myśli twórczej i zainteresowań — cele te, niestety, nie wiążą się z obecną strukturą zawodów).

Wystawienie „na siłę" kilku uczestników do reprezentacji z modelami będącymi efektem kilkumiesięcznej pracy w modelarstwie byłoby poważnym błędem. Sugerowałoby bowiem przekonanie, że na największą krajową imprezę modelarską można się dostać bardzo łatwo, bez specjalnego wysiłku i pracy.

Instruktorzy Oddziału Lotnictwa Pałacu Młodzieży w Warszawie

R. Czajkowski
A. Glass
K. Kleszczewski
St. Grabowski

## OD REDAKCJI — czyli o co nam chodzi

*Dziękujemy Wam, Drodzy Koledzy, za szybką reakcję na naszą krytykę (list Wasz datowany jest 25.V.1956 r.). Dowodzi ona, że szukacie wyjaśnienia na niepokój wyrażony w „Kronice nieoficjalnej" opublikowanej w jednym z numerów naszego tygodnika. Od razu, by nie było nieporozumień chcemy podkreślić, że nie szukamy zwady, ani nie uzbrajamy się w złośliwości i inne tego rodzaju chwyty często stosowane przez niesumiennych publicystów.*

*W omawianej „Kronice" wyraziliśmy po prostu zaniepokojenie, że modelarze warszawskiego pałacu nie będą startować w XXI OZML. Przyznamy się dziś otwarcie, iż myśleliśmy, że ten skromny nasz niepokój bodaj w ostatniej chwili zachęci Was do zorganizowania ekipy. Tak się jednak nie stało i ani jeden zawodnik nie reprezentował Waszej modelarni na zawodach ogólnopolskich.*

*Zarzucacie nam, że postawiliśmy Was w krzywdzącym świetle wobec ogółu modelarzy. Tak na pewno nie było, sami to światło przysłoniliście, a głosów ogółu modelarzy o tym, dlaczego warszawski pałac nie startuje, można było posłuchać na XXI OZML w Stalinogrodzie. Przecież tam właśnie nieobecność Waszych zawodników była szeroko komentowana i instruktor z Pałacu — L. Komuda nie mógł dosłownie przejść by nie być nagabywany pytaniem — dlaczego nie przyjechaliście? Taka była reakcja opinii, tej opinii, która wie, że tam w Warszawie jest Pałac, że oni mają wszystkiego w bród, i która nie pyta o tak chętnie ogłaszane obiektywne czy inne trudności, ale chce widzieć konkret, w tym przypadku zawodników i modele.*

*Zarzucacie, że informacja była nieścisła. Jak można mówić o nieścisłości, kiedy modelarze Wasi nie brali udziału w zawodach. Jeszcze nie wierzycie?*

*Nie mieliście czasu na przygotowanie zawodników, a przecież sami piszecie, że od listopada rozpoczęto pracę. Od listopada, to znaczy było pół roku czasu. Możemy Wam podać, że MDK w Krakowie jeszcze później zaczął pracę pod kierunkiem B. Deglera i juniorzy jego startowali wzorowo na XXI OZML.*

*Chyba sami nie wierzycie, że nie było czasu na wykonanie np. szybowców A-1, nowoczesnych dzisiaj modeli szkolnych. Wiecie, że budowa tego typu modelu pochłania około 25—30 godzin pracy. A przecież wyście mieli sześć miesięcy czasu. Wiemy skądinąd, że dużo eksperymentujecie, badacie i sprawdzacie. Czy nie warto było raz bodaj zrobić doświadczenie i dać młodzieży zamiast „latających dywanów", balonów czy kartonówek nowoczesny model szybowca zawodniczego? Tak już teraz postępują prawie wszędzie. Np. w Danii i Szwecji ojczyźnie prac ręcznych (slojdu) od dawna doszli do wniosku, że nie ma sensu zajmować dzieci i młodzieży pracą, która ich nie bawi i nie daje efektu końcowego, w tym przypadku lotu i to wielominutowego.*

*Wydaje nam się, że taki eksperyment godny byłby centralnej placówki modelarskiej w Polsce. Wiecie o tym doskonale, że dziś zmniejsza się stale ilość typów przejściowych maszyn w lotnictwie — czy nie warto coś takiego zrobić w lotnictwie małym? Przecież wokół nas rodzi się stale nowe. Czas chyba stare metody przewietrzyć.*

*Piszecie, że Wasze cele nie wiążą się z obecną strukturą zawodów. Ubolewamy tylko nad tym, tym bardziej, że prowadzicie przecież pracownie lotnicze, w których trzeba zainteresować młodzież nie tylko techniką, ale i sportem. Chyba przeczytaliście, Drodzy Koledzy, liczne dyskusje o pracach ZMP i Harcerstwa. Skarżono się w nich na nudę i jałowość pracy tych organizacji. Czy nie pomyśleliście kiedykolwiek, że sama praca warsztatowa i teoretyczna w Waszych gabinetach lotniczych może stać się nudna dla modelarzy, którzy już chcieliby dosiąść prawdziwych samolotów i szybowców?*

*Streszczając naszą odpowiedź, wyrażamy jeszcze raz zaniepokojenie w stosunku do mało atrakcyjnych metod pracy w gabinetach lotniczych Pałacu Kultury w Warszawie. Radzimy Wam dobrze przemyśleć nasze uwagi czynione z szerszej perspektywy i jak najszybciej przejść z okresu organizowania, ustawiania, koordynowania itp. do pracy bieżącej i twórczej.*

*Przemyślcie również i to, Koledzy, że na Was zwrócone są oczy całej Polski. Wy powinniście przodować i promieniować na cały kraj. Wasze modele, Wasze metody pracy winny być szeroko publikowane i brane za wzór w innych Pałacach i MDK-ach. Waszą ambicją winien być udział we wszystkich imprezach modelarskich. Dlaczego nie chcecie odegrać tej roli, dlaczego nie walczycie o prymat, będąc jednym z nielicznych u nas ośrodków nie narzekających na brak materiałów, pomocy szkoleniowych i narzędzi?*

*Wierzymy głęboko, że chcecie i prymat ten wywalczycie. Życzymy Wam tego z całego serca.*

ZESPÓŁ REDAKCJI

# ŻYCIE AEROKLUBÓW

### W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

## NIE MARNUJĄ CZASU

WARUNKI atmosferyczne ostatnich dni tj. do 28.V. ściągnęły na lotnisko w Gliwicach jeszcze większą niż normalnie ilość szybowników, a tych, którzy przyjść nie mogli, trawiła „biała gorączka" w zakładach pracy i szkołach. Sekcja szybowcowa nie marnuje czasu. Piękny start wiosenny — sprawny werbunek kandydatów do szkół szybowcowych i racjonalnie prowadzony trening — daje wyniki.

Już dzisiaj można śmiało powiedzieć, że pozycja naszego klubu w tabeli współzawodnictwa zmieni się biegunowo. Trzy pełne srebrne odznaki, siedem warunków D1 i 5 D2 mają swoją wymowę, jak również systematyczne przekraczanie planów miesięcznych w treningu wyczynowców i pilotów początkujących. Wszystko to przy skromnej ilości posiadanych szybowców. Hangar nasz ciąż jest pełny, bo gościmy Aeroklub Stalinogrodzki, który musiał opuścić swoje lotnisko, mieści dla nas tylko „Żurawia" i dwie „Muchy" (w tym jedna „ter", na której instruktorzy nie chą wypuszczać na przeloty młodych pilotów). W dni wolne od pracy Stalinogród obsadza wszystkie swoje szybowce, a w dni powszednie z małymi wyjątkami trzyma się zasady „dobry zwyczaj nie pożyczaj". Pytamy inż. Beckera z ZG LPŻ, czy naprawdę przydzieli im a nie nam jeszcze jedną „Muchę"?

Sekcje — samolotowa i spadochronowa, lepiej wyposażone, również dzielnie pracują.

Zamieszczony przez „Skrzydlatą" primaaprilisowy kawał z korespondencją z naszego klubu gotów się sprawdzić, a więc... drżyjcie bielszczanie!

inż. J. Różański
Gliwice

## Pierwsze diamenty w Świdniku

WŁAŚCIWIE zaczęliśmy... niedokończonym przelotem docelowo-powrotnym w dniu 12 maja br. Zbyt wcześnie zaniknęły warunki termiczne, co zmusiło nas do kapitulacji. Atak powtórzyliśmy 24 maja. Do przelotu na trzysta i pięćset kilometrów wystartowały cztery szybowce. Na dwóch „Muchach" piloci: Ratusiński i Ignasiak przekroczyli granicę „rubikonu" zdobywając warunki do złotych odznak oraz jeden diament, który przypadł w udziale pierwszemu z nich. Pilot Rachlewicz wykonujący lot na trzeciej „Musze" zmuszony został do lądowania na 270 kilometrze.

Drugim, szczęśliwym zdobywcą diamentu, został tego samego dnia Leon Sztuka. Wykonał on na „Bocianie" przelot otwarty długości 520 km. Według oświadczenia pilota, warunki początkowo były doskonałe. Spłatały mu jednak figla koło Poznania i niewiele już mu brakowało do przymusowego lądowania. Z próby tej wyszedł jednak zwycięsko — przyczyniając się do powiększenia osiągnięć naszego aeroklubu. Pragnę dodać, że obydwa diamenty zdobyte owego dnia przez pilotów Aeroklubu Świdnickiego są pierwszymi w historii tego ośrodka lotniczego.

St. Rat.

## Srebrne, złote i diamenty

DZIĘKI dobrym warunkom termicznym utrzymującym się w pierwszej połowie czerwca, nasi szybownicy uzyskali kilkanaście dobrych rezultatów. Między innymi pięciu szybowników Aeroklubu Warszawskiego wykonało przelot docelowy długości 320 km na trasie: Warszawy — Szamotuły. Są to: Lucyna Bajewska, Stanisław Mańkowski, Tadeusz Brzyski, Stanisław Gondek i Zofia Widort. Następnie dwa przeloty otwarte wykonali: Bogusław Wodzyński na trasie Warszawa — Poznań — Kamień Pomorski (410 km) oraz Kazimierz Pela na trasie Kielce — Łódź (130 km). Wymienione przeloty odbyły się 9 czerwca br.

W dwa dni później piloci Aeroklubu Kieleckiego Czesław Batóg i Tadeusz Szymański uzyskali po jednym warunku do złotej odznaki i diamencie. Pierwszy z nich za przelot docelowy na trasie Kielce — Białystok (305 km), a drugi za przelot docelowy na trasie Kielce — Olsztyn (320 km). Tego samego dnia szybownicy warszawscy Adamkiewicz i Chmielkiewicz uzyskali warunki do srebrnej odznaki za dokonanie przelotu długości 105 km na trasie Gocław — Płock.

Już drugi z kolei diament zdobył Jerzy Dąmbski przelotem Gliwice — Suwałki o długości 515 km. Natomiast pierwszy diament zdobył pilot Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, Maślanka — za przelot docelowy na trasie Bielsko — Gocław.

Now. i Płon.

## Czekamy na materiały modelarskie

W związku z ukazaniem się notatki w „Skrzydlatej" o wolnej sprzedaży materiałów modelarskich, chcę w tej sprawie zabrać głos. Sprzedaż materiałów powinna już być wprowadzona od dawna. Jej brak był jedną z przyczyn, że nie podnosił się poziom techniczny modelarstwa. Udostępnienie kupna materiałów umożliwi modelarzom szukanie różnych rozwiązań konstrukcyjnych. Nie wszyscy bowiem modelarze mają dostęp do modelarni. Uczniowie robią modele także na wakacjach. Podobnie i ja wykorzystuję wakacje, gdyż w czasie roku szkolnego nie zawsze mam na to czas. Ponieważ są trudności z nabyciem materiałów na budowę zaprojektowanych przeze mnie modeli, wykonanie ich odkładam z roku na rok.

Na wsi jest dużo młodzieży zainteresowanej modelarstwem, ale brak modelarni lub daleka do niej odległość uniemożliwia im realizowanie zamiłowań. A przecież po nabyciu materiałów i przy posiadaniu podstawowych narzędzi można wykonywać według planów modele, zaś wiadomości techniczne pogłębiać z podręczników modelarskich. W miarę nabierania doświadczenia można nawet projektować samemu.

Wprowadzenie wolnej sprzedaży niewątpliwie zwiększy szeregi modelarzy, szczególnie w miejscowościach, gdzie brak jest modelarni. Nie wszędzie przecież są MDK czy pałace.

W najbliższym czasie powinno się zatem wprowadzić sprzedaż podstawowych materiałów jak: sklejka, listwy, papier, guma, klej (certus). Ale mam pewne wątpliwości czy przy naszej „szybkości" nie będzie trzeba znów czekać... rok.

Z. ST.
Jarosław

## Inowrocławianie idą do OSL

W nowym roku szkolnym, który rozpocznie się w październiku, zgłosiła się z terenu Inowrocławia do szkół oficerskich duża grupa kandydatów. Większość z nich ma zamiar uczyć się w Oficerskich Szkołach Lotniczych i Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych. Wśród nich znajdują się także piloci Aeroklubu Kujawskiego: Kazimierz Woźniak, Roman Piór i Andrzej Woźniak, którzy posiadają już wyszkolenie lotnicze, a w niedługim czasie otrzymają uprawnienia sportowych pilotów samolotowych.

Między innymi kandydatami są również uczniowie Liceum Pedagogicznego: Józef Florczak, Wacław Ornatek, Marian Kokoszyński i Włodzimierz Hulisz.

Jan Szczutkowski

## POMOC DLA CHIN LUDOWYCH

OSTATNIO z warszawskiego lotniska na Okęciu odlecieli do Pekinu: mjr Krzysztof Donigiewicz, inż. Andrzej Kokot z rodziną, inż. Zygmunt Dziedzic oraz instruktor-pilot Jerzy Derkowski z żoną. Podróż ich jest związana z pomocą, której udziela Polska w rozwoju szybownictwa Chińskiej Republice Ludowej.

Przed odlotem do Chin, na lotnisku Okęcie. Foto: W. Leja



# POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

## *Na szlakach światowych towarzystw lotniczych*
## SABENA

W odpowiedzi na zapytania Czytelników dotyczące belgijskich linii lotniczych zamieszczamy poniżej artykuł informacyjny Czesława Solnickiego.

**W**IELKA sieć komunikacji lotniczej oplatającej Europę zachodnią, a zatem i wielka oraz stale rosnąca konkurencja pomiędzy poszczególnymi towarzystwami lotniczymi, zmusza je do szukania nowych szlaków komunikacyjnych. Jest rzeczą jasną, że te nowe szlaki komunikacyjne mogą prowadzić szczególnie z zachodu na wschód, ponieważ w wyniku sytuacji międzynarodowej minionych lat komunikacja lotnicza pomiędzy tymi częściami Europy rozwijała się słabo i częstotliwość lotów była niezadowalająca. Obecnie daje się zauważyć, że nadszedł okres sprzyjający do większej współpracy i na odcinku komunikacji lotniczej, czego dowodem jest fakt, że już niektóre towarzystwa lotnicze państw Europy zachodniej rozpoczynają regularne loty do krajów demokracji ludowej, bądź zgłaszają chęci swego udziału. Co prawda loty regularne przeprowadzały już w minionych latach do stolicy Czechosłowacji — Pragi takie towarzystwa lotnicze jak Swissair (Swiss Air Transport Co. Ltd.) i Air France, lecz przy stosunkowo małej częstotliwości. Obecnie latają tam już i samoloty innych towarzystw. Jeżeli chodzi o Polskę, pierwszym towarzystwem rozpoczynającym do nas loty regularne jest KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappi). Niezależnie od towarzystwa lotniczego KLM interesuje się lotami do Warszawy również towarzystwo SABENA (Société Anonyme Belge Dexploitation). Właśnie temu towarzystwu chciałbym poświęcić nieco więcej słów.

Towarzystwo SABENA powstało w 1923 r. z inicjatywy SNETA (Société Nationale pour l'Étude des Transports Aeriens). Pierwszy lot samolotu jednosilnikowego typu De Havilland tego towarzystwa odbył się 23 maja 1923 r. przez Ostendę do Lympne (Wielka Brytania). Był to lot z ładunkiem poczty i towarów. Od tego czasu szybko postępuje rozwój przedsiębiorstwa, wzrasta ilość i wielkość samolotów oraz sieć komunikacji lotniczej. Kolejno wprowadzane są do eksploatacji samoloty: dwusilnikowe typu Handley — Page o prędkości 120 km/h, następnie trzysilnikowe Fokkery o prędkości 165 km/h, Savoia — Marchetti S-73 i S-83 o prędkości już 360 km/h. Okres rozwoju belgijskich linii lotniczych to okres walki konkurencyjnej w świecie o najlepsze szlaki komunikacyjne, to pełna ekspansja lotnictwa cywilnego. Towarzystwo SABENA nie pozostało w tyle w tej walce konkurencyjnej.

Do roku 1939 sieć linii lotniczych SABENY wynosiła 18 000 km, obejmując liczne miasta Europy, Afryki i biegła do Konga Belgijskiego. Okres minionej wojny wstrzymał rozwój tego towarzystwa, ale już pod koniec 1945 r. pracowało ono normalnie. Wprowadzono do eksploatacji czterosilnikowe samoloty typu DC-4 i DC-6 z ciśnieniową kabiną, których czas przelotu na trasie Belgia-Kongo wynosi 16 godzin. W roku 1949 SABENA — jako pierwsza z europejskich towarzystw lotniczych — wprowadza do eksploatacji samolot typu „Convair Liner", a następnie zaś samoloty czterosilnikowe typu DC-6 B, DC-6 C. Ten stały rozrost wielkości i ilości samolotów wiąże się bezpośrednio ze stałym wzrostem długości linii lotniczych i częstotliwości lotów. W roku 1953 łączna długość linii lotniczych towarzystwa wynosi już 121 720 km, z tego sieć lotnicza w Afryce obejmuje 35 000 km, łącząc Ocean Atlantycki z Oceanem Indyjskim. W chwili obecnej towarzystwo to utrzymuje połączenia lotnicze z 33 państwami (90 miast) czterech kontynentów (Europa, Afryka, Środkowy Wschód i Ameryka).

Na uwagę zasługuje fakt wprowadzenia przez SABENĘ do eksploatacji śmigłowców. Od roku 1950 do 1953 śmigłowce przewiozły 166 ton przesyłek pocztowych, przelatując dziennie 438 km. Loty doświadczalne skłoniły towarzystwo do uruchomienia w 1953 r. pierwszych na świecie regularnych linii pasażerskich obsługiwanych przez śmigłowce. Już w pierwszym roku eksploatacji śmigłowców zostało przewiezionych 13 000 pasażerów na 3 liniach: Bruksela — Antwerpia — Rotterdam, Bruksela — Liege — Maastricht — Kolonia — Bonn, Bruksela — Liege. Obecnie sieć ta objęła Eindhoren, Zagłębie Ruhry i północniowo-zachodnię wybrzeże Holandii.

Niedawno belgijskie linie lotnicze zakupiły 8 śmigłowców typu S-58, mogących pomieścić po 12 osób. Będą one kursowały w promieniu 400 km z prędkością 180 km/h.

A oto kilka danych śmigłowca S-58: długość kadłuba — 14,80 m, szerokość — 1,75 m. S-58 jest wyposażony w silnik o mocy 1 525 KM, napędzający czterołopatowy wirnik nośny o średnicy 17,07 m.

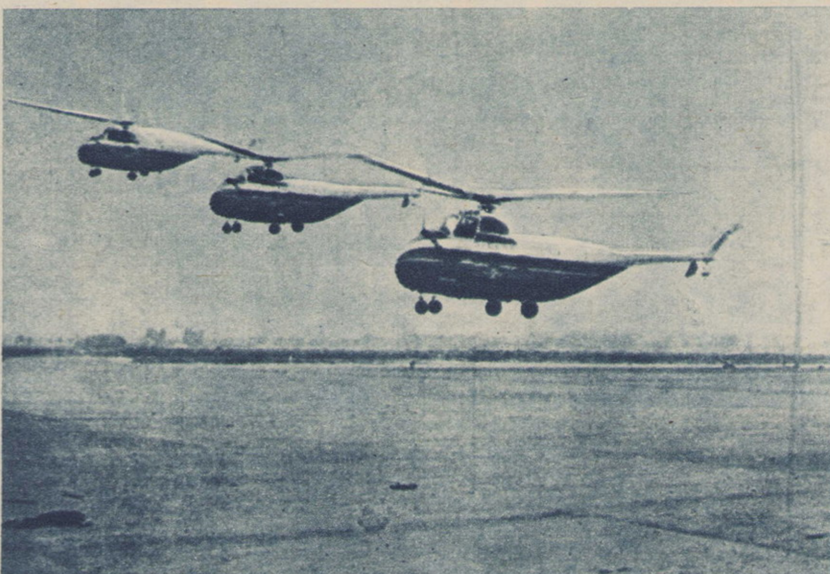
Poza śmigłowcami, których zasięg jest jednak nie duży, SABENA zamierza wprowadzić do eksploatacji w roku 1960 również samoloty odrzutowe.

Pierwszy z 4 zamówionych czterosilnikowych samolotów odrzutowych Boeing 707—320 ma być dostarczony w grudniu 1959 r. Samolot ten jest wyposażony w radar ostrzegawczy, zabudowany w przedniej części kadłuba. Zabiera on 126 pasażerów, w tym 98 w klasie turystycznej i 28 w klasie pierwszej. Prędkość przelotowa będzie wynosiła 880 km/h na wysokości 11 000 m.

Jak wynika z tych kilku uwag na temat rozwoju belgijskich linii lotniczych, SABENA stara się utrzymać miejsce jednego z przodujących towarzystw lotniczych. Nie pozostają jednakże w tyle i inne przedsiębiorstwa, lecz o tym w następnym artykule.

**CZESŁAW SOLNICKI**

**Śmigłowce komunikacyjne S-55s nad lotniskiem Melsbroek w Belgii.**



## LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (12)

—R. Kronfeld **(Austria)**, na szybowcu „Wien", z Wasserkuppe do Marktredwitz, dnia 24.8.1930 r. **164,0 km**

— G. Groenhoff **(Niemcy)**, na szybowcu „Fafnir", z Wasserkuppe do Magdeburga, dnia 28.7.1931 r. **220,0 km**

— P. Riedel **(Niemcy)**, na szybowcu „Fafnir", z Darmstadt do Vomecourt, dnia 7.6.1933 r. **229,0 km**

— H. Fischer **(Niemcy)**, na szybowcu „Kindspiel", z Darmstadt do Polda, w marcu 1934 r. **240,0 km**

— R. du Pont **((USA)**, na szybowcu „Albatros II", z Elmira do Nowego Jorku, w kwietniu 1934 r. **247,0 km**

— W. Hirth **(Niemcy)**, na szybowcu „Moazagotl", z Wasserkuppe do Görlitz, dnia 26.7.1934 r. **352,0 km**

— H. Dittmar **(Niemcy)**, na szybowcu „Fafnir II", z Wasserkuppe do Liban, dnia 27.7. 1934 r. **375,0 km**

— L. Hofman **(Niemcy)**, na szybowcu „Rhoensperber", z Wasserkuppe do Oleśnicy, dnia 21.7.1935 r. **474,0 km**

— R. Oletzschner **(Niemcy)**, na szybowcu „Condor II", z Wasserkuppe do Brünn, dnia 29.7.1935 r. **504,2 km**

— W. Rastorgujew **(ZSRR)**, na szybowcu („GN-7", z Moskwy do Jarygenskaja, dnia 27.5. 1937 r. **652,256 km**

— Olga Klepikowa **(ZSRR)**, na szybowcu „GN-7", z Moskwy do Stalingradu, dnia 6,7. 1939 r. **749,203 km**

— R. H. Johnson **((USA)**, na szybowcu „N-3722cC", z Odessy (Texas) do Salina (Kansas), dnia 5.8.1951 r. **861,272 km**

**KLASA D — SZYBOWCE**

**KATEGORIA I SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE**

**Odległość przelotu docelowego**

— P. Sawcow **(ZSRR)**, na szybowcu „Rot Front 7", na trasie: Tuła — Michajłowka, dnia 31.7.1939 r. **602,358 km**

— W. J. Jefimienko **(ZSRR)**, na szybowcu „A-9", na trasie: Grabczewo — Mielowoje, dnia 6.6.1952 r. **636,877 km**

**Odległość przelotu docelowego z powrotem na miejsce startu**

— M. Beck **(Niemcy)**, na szybowcu „Rhoensperber", na trasie: Hornberg — Hasselberg — Hornberg, dnia 6.5.1938r. **140,0 km**

— E. Kraft **(Niemcy)**, na szybowcu „Rhoensperber" na trasie: Hornberg — Ansbach — Hornberg, dnia 13.5.1938 r. **168,6 km**

— Hanna Reitsch **(Niemcy)**, na szybowcu „Reiher", na trasie: Darmstadt — Wasserkuppe — Darmstadt, dnia 15.5. 1938 r. **280,0 km**

— B. Flinsch **(Niemcy)**, na szybowcu „D-30", na trasie Bremen — Lubeka — Bremen, dnia 7.7.1938 r. **305,624 km**

— B. Kimelman **(Niemcy)**, na szybowcu „Rot Front 7", na trasie: Tuła — Riajsk — Tuła, dnia 23.7.1939 r. **342,370 km**

— B. Mac Cready **(USA)**, na szybowcu „Screamin-Wiener" na trasie: Wichita Falls — Anson — Wichita Falls, dnia 16.7. 1947 r. **368,844 km**

(cdn)

## Ciekawostki filatelistyczne Ameryki Południowej

**Z**AMIESZCZAMY poniżej znaczek lotniczy wydany w ubiegłym roku w Chile, w związku z 25 rocznicą założenia tam linii komunikacji lotniczej (Linea Aerea Nacional).

Znaczek wartości 3 peso (1 peso — 100 centavos) wydrukowany został techniką stalorytniczą, w kolorze niebieskim. Format: 33 × 29 mm.

A teraz mała ciekawostka. Podajemy niżej oryginalne zestawienie powierzchni państw Ameryki Południowej w stosunku do ilości znaczków lotniczych wydanych przez każde z tych państw (powierzchnia w km kw. — wg rocznika statystycznego z 1949 roku. Dane cyfrowe co do ilości wyemitowanych znaczków lotniczych — wg. francuskiego katalogu Yverta z 1954 r.):

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Brazylia | — | 8 516 | km kw | — | 66 | zn |
| Argentyna | — | 2 794 | „ | — | 40 | „ |
| Chile | — | 1 742 | „ | — | 141 | „ |
| Peru | — | 1 249 | „ | — | 103 | „ |
| Kolumbia | — | 1 139 | „ | — | 232 | „ |
| Boliwia | — | 1 076 | „ | — | 145 | „ |
| Wenezuela | — | 912 | „ | — | 435 | „ |
| Paragwaj | — | 407 | „ | — | 192 | „ |
| Ekwador | — | 275 | „ | — | 242 | „ |
| Urugwaj | — | 187 | „ | — | 146 | „ |
| Panama | — | 74 | „ | — | 123 | „ |

Dla porównania podajemy jeszcze dane statystyczne z Polski i Związku Radzieckiego:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ZSRR | 22 271 km kw | — | 91 | zn. |
| Polska | 312 „ | — | 31 | „ |

Na podstawie tego małego zestawienia można w przybliżeniu powiedzieć, że w Ameryce Południowej im mniejsze państwo, tym wydaje więcej pocztowych znaczków lotniczych.

**mgr Z. RURKIEWICZ**




## LISTY CZYTELNIKÓW

**Czytelnik z powiatu Tarnów**, który nie podał swego nazwiska i adresu. Podajemy Wam żądany adres: Warszawa 6, ul. Rakowiecka — Korpus Kadetów WP.

**Romuald Kiliszek — Olsztyn, Al. Warszawska 42 m 7.** W roku 1950 byłem uczniem Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach. Długotrwała choroba wytrąciła mnie z lotniczych szeregów, przez co straciłem kontakt z kolegami, z którymi uczyłem się w Aleksandrowicach. Zwracam się więc z prośbą o pomoc w nawiązaniu korespondencji z kolegami, bowiem nie posiadam ich adresów. Za spełnienie mej prośby z góry dziękuję!

**Stefan Meterek — wieś Orzechówka 9, p-ta Wzdół Rzędowy, pow. Kielce.** Jestem jednym z wielu entuzjastów lotnictwa. Mam jednak za mało lat, abym mógł już zacząć latać. Jeżeli któryś z polskich pilotów chciałby ze mną korespondować — byłbym bardzo szczęśliwy. Bardzo proszę redakcję o wydrukowanie mojego listu. Adres jak wyżej.

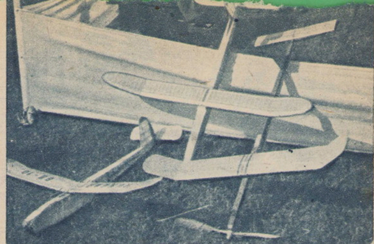
# V MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

Budapeszt 28.V – 2.VI.1956

**Fotoreportaż specjalny „Skrzydlatej Polski"**
**Foto: ROSENZWEIG GYÖRGY — Budapeszt**

STARTY na lotnisku Alag poprzedziła uroczystość otwarcia zawodów, na której kapitanowie siedmiu zespołów i zawodnicy wymienili pamiątkowe proporce swoich organizacji. Na pierwszym planie od lewej widzimy Węgra, mistrza sportu Ernö Horvath'a (w białym dresie), obok niego Zdenek Husicka, slawny rekordzista CSR. Ostatni z prawej, dobrze znany wszystkim modelarzom, Michał Wasilczenko — ZSRR.



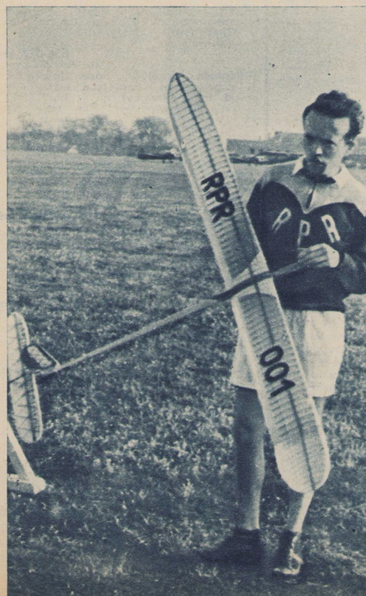



TRZY najlepsze gumówki, od lewej: Benedek'a, Cizka i Matwiejewa. Dane modelu Cizka (I miejsce) — rozpiętość — 1 290 mm, głębokość — 125 mm, długość — 1 132 mm Dane modelu Matwiejewa (II miejsce) — rozpiętość — 1 140 mm, głębokość — 126 mm, długość — 1 270 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 520 mm. Spośród trzech wymienionych modeli największą rozpiętość miał model Matwiejewa i przy tym największą długość kadłuba.

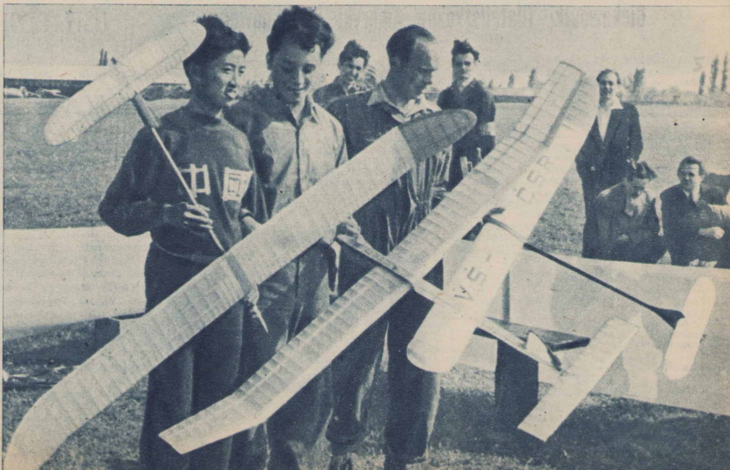
ZWYCIĘSKI model Cerny'ego (Czechosłowacja) był przystosowany do startu pionowego. Dane modelu: rozpiętość — 1 625 mm, wznios — 210 mm, głębokość — 210 mm, powierzchnia skrzydeł — 30,27 dcm², kąt nastawienia — 3,5°, długość — 970 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 800 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 10,2 dcm², powierzchnia całkowita — 40,47 dcm².

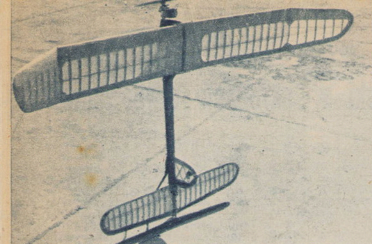
TRZEJ najlepsi silnikowcy i ich modele na zawodach. Od prawej: I miejsce Cerny —



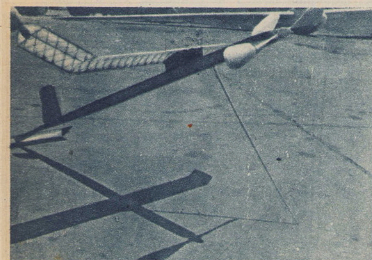



RUMUN Bedö Sàndor, którego model szybowca uzyskał w 5 lotach 619 sek, plasując się na 6 miejscu. Zajęcie zespołowo czwartego miejsca przez Rumunów i pokonanie tak doświadczonych zawodników jakimi są niewątpliwie modelarze radzieccy, należy do wielkich sukcesów młodych sportowców z bratniej republiki.





**M**ODEL gumówki W. Matwiejewa (ZSRR) startował jak rakieta ze „statywu" jednogoleniowego, składanego po starcie wzdłuż kadłuba. Zwraca uwagę cienki profil jednodźwigarowych skrzydeł i żebra diagonalne. Smigło szeroko-łopatowe o średnicy równej 50% rozpiętości skrzydeł.



Czechosłowacja, II miejsce Ördög — Węgry i III miejsce — Liu-Ming-Dao — Chiny.




**O**TO najlepsi szybownicy w kategorii A-2. Od lewej: Chińczyk — Sju-Min-Czian (III miejsce), Węgier — Röser Péter (II miejsce) i Ladislav Spulak — Czechosłowacja (I miejsce). Charakterystyczne dane zwycięskich modeli: **Spulak** — rozpiętość — 1 878 mm, głębokość — 157 mm, powierzchnia skrzydeł — 28,25 dcm², długość — 1 110 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 642 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 5,46 dcm². **Röser** — rozpiętość — 1 868 mm, głębokość — 161 mm, powierzchnia skrzydeł — 29,06 dcm², długość — 1 107 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 481 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 4,51 dcm². **Sju-Min-czian** — rozpiętość — 1 848 mm, głębokość — 159 mm, powierzchnia skrzydeł — 27,93 dcm², długość — 1 052 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 578 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 5,76 dcm².

**N**A starcie Chińczyk Liu-Ming-Dao z modelem silnikowym, którym zajął zaszczytne trzecie miejsce, pokonując całą stawkę doborowych modeli europejskich. Pierwszy na arenie międzynarodowej występ modelarzy Chińskiej Republiki Ludowej wykazał, że są oni równorzędnymi partnerami w zawodach małego lotnictwa, a dzięki wytrwałości w nauce będą coraz groźniejszymi konkurentami na wszelkich imprezach modelarskich. Dane modelu: rozpiętość — 1 610 mm, wznios — 200 mm, głębokość — 205 mm, powierzchnia skrzydeł — 30,6 dcm², kąt zaklinowania — 2,5°, długość — 1 090 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 720 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 11,15 dcm².

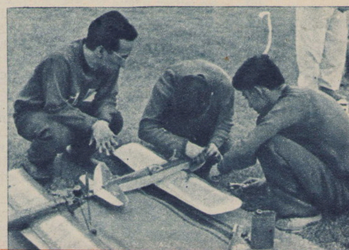


**D**OKTOR Benedek György (nakręca gumę), znany naukowiec i modelarz, twórca profilów do modeli latających, po dłuższej przerwie znów wziął udział w międzynarodowej imprezie małego lotnictwa, zajmując 3 miejsce w gumówkach typu „Wakefield". Był jednym z najgroźniejszych konkurentów Czechosłowaka Cizka i Matwiejewa. Dane modelu Benedek'a: rozpiętość — 1 259 mm, głębokość — 124 mm, długość — 1 105 mm, rozpiętość statecznika poziomego — 430 mm. Jedyny model z przekładnią zębatą. Zwracał uwagę stosunkowo niewielką długością silnika gumowego.

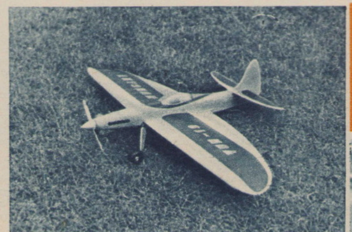





Szybki model na uwięzi konstrukcji O. Gajewskiego (ZSRR). Prędkość 175 km/h.

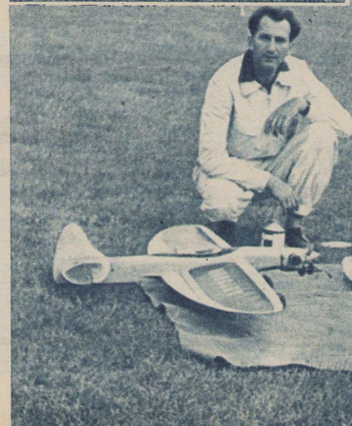


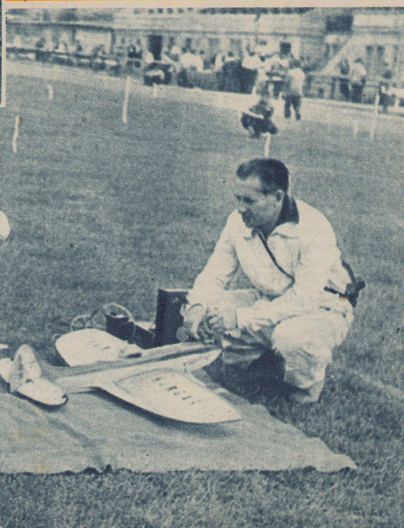
Zawodnicy Chińskiej Republiki Ludowej próbowali sił w kat. modeli akrobacyjnych na uwięzi.



Poniżej: Najlepsze modele akrobacyjne mieli zawodnicy węgierscy. Oto modele Węgra Vass Göza (pierwszy z lewej). Z lewej:

A oto jeszcze jeden model akrobacyjny konstrukcji węgierskich modelarzy. Foto: Z. Szajewski (4)





## Dyskusje i polemiki

# Jeszcze o wypadkach

W „Skrzydlatej“ z dnia 27.V.56 r. przeczytałem artykuł Jerzego Staronia i Jerzego Zarębskiego o wypadkach. Chciałem ze swej strony dodać na ten temat kilka uwag. Artykuł jest słuszny i celowy, dziwi mnie tylko dlaczego „Skrzydlata“ dopiero po generalnym szturmie na serię wypadków omówiła zaledwie parę z nich na łamach swojego pisma. Myślę, że z mgieł tajemniczości jakie do tej pory osnuwały każdy wypadek lotniczy już wyszliśmy. Zresztą jak wiadomo np. tygodnik „Motor“ omawia na łamach swojego pisma każdy ważniejszy wypadek samochodowy, analizuje przyczynę jego powstania i wyciąga wnioski na przyszłość — piętnuje chuliganów. Czy to coś daje? Na pewno tak! Np. mój wypadek był już z kolei 20-ty w tym roku, a ja dowiedziałem się o tym dopiero na zebraniu aeroklubu, które odbyło się po powrocie kierowników z nadzwyczajnej odprawy w Warszawie w dniu 5.V. 56 r.

Proponowałbym, aby „Skrzydlata“ pisała o każdym wypadku lotniczym, podając przyczynę jego powstania i wnioski tak dla kadry aeroklubu jak również i dla treningowców. Materiały te można przecież otrzymać z KBWL. Znając przyczynę powstania wypadku i jego okoliczności, każdy aeroklub po przeczytaniu „Skrzydlatej“ omówi go we własnym gronie, czy to przed odprawą, czy na samym już starcie. Takie omówienie wypadku da o wiele więcej, niż byśmy czekali na serię wypadków i dopiero ogólnie i odgórnie omawiali je. Omówienie każdego wypadku lotniczego z podaniem przyczyn i wniosków na łamach „Skrzydlatej“ — zdwoi czujność instruktorów, kierowników i aktywu społecznego aeroklubu. Wzmocni dyscyplinę nie tylko dlatego, aby nie naruszać przepisów lotniczych, ale także w interesie bezpieczeństwa własnego i innych.

Aktyw społeczny aeroklubu składający się z ludzi najbardziej ofiarnych i znajdujących się zawsze pośród swych kolegów na starcie — prędzej może dostrzec i na pewno dostrzega rozluźnienie w dyscyplinie lotniczej lub wprost przekraczanie przepisów lotniczych, a zatem skuteczniej może działać w likwidowaniu zła niż instruktor czy kierownik. Proszę wybaczyć mój optymizm, ale sądziłem, że wypadek, który mi się przydarzył (mowa tu o wypadku w dniu 26.4.56 r. we Wrocławiu) był dopiero pierwszy w tym roku w ogóle. Wątpię też czy kierownictwo Aeroklubu Wrocławskiego wiedziało o tych 19 wypadkach, które miały miejsce do 25.4.56 r. Zresztą sama wiadomość o wypadku nie zlikwiduje zła, ani go nie pomniejszy.

Musimy szukać przyczyn, a jeśli one są — bo być muszą, skoro powstał wypadek — trzeba wyciągnąć z niego wnioski na przyszłość. Faktem jest, że po każdym wypadku poziom dyscypliny lotniczej na przeciąg pewnego czasu podnosi się. Może dlatego, że treningowcy i instruktorzy zaostrzają swą osobistą dyscyplinę. Lecz trwa ona dopóty, dopóki echo wypadku nie przebrzmieje.

Z obserwacji zauważyłem wśród treningowców i kadry dwojakiego rodzaju dyscyplinę lotniczą, a mianowicie: dyscyplinę zewnętrzną i dyscyplinę osobistą (własna). Jako przykład dyscypliny zewnętrznej może posłużyć zachowanie się instruktora Jęczmyka. Jednak ten sam Jęczmyk jest przykładem całkowitego braku dyscypliny osobistej. A więc dyscyplina lotnicza na pokaz, czy dla bezpieczeństwa?

Moim zdaniem należałoby położyć główny nacisk wychowawczy na dyscyplinę osobistą każdego treningowca i każdego instruktora. Dyscyplina osobista polega na tym, że chociaż pilot leci sam, bez przełożonych czy kolegów — zachowuje się w czasie lotu, jak wymagają tego przepisy lotnicze. Wówczas o wypadku z braku dyscypliny nie może być mowy. Osobistą dyscyplinę pilota można zaobserwować nie tylko na terenie aeroklubu, ale jakże często w miejscu pracy, uczelni, a nawet na ulicy. Należałoby, na zakończenie, zachęcić aktyw społeczny aeroklubu, aby śmiało i otwarcie wskazywał tych instruktorów i treningowców, którzy posiadają jedną dyscyplinę na pokaz, a inną dyscyplinę osobistą. Dla własnego i ogólnego dobra.

BOLESŁAW SZUMER

# W sprawie mistrzostw Polski w akrobacji szybowcowej

PRZESZŁO dwa lata temu ukazał się w „Skrzydlatej“ nr 34 z r. 1953 mój artykuł, w którym omówiłem projekt konkursu i punktacji akrobacji szybowcowej.

Żeby nie powtarzać całości, streszczę się w ramach punktów podanych przez prof. Humena w nr 12 (246) „Skrzydlatej“.

Konkurs winien być organizowany raz w roku, a mianowicie w jesieni, kiedy piloci są w najlepszej formie i warunki atmosferyczne pozwalają na przeprowadzenie konkurencji. Stanowiłoby to pewnego rodzaju zakończenie sezonu. W zawodach winni brać udział piloci I i II klasy osobno punktowani, dopuszczeni drogą eliminacji w klubach.

W skład programu konkursu wchodziłyby wiązanki obowiązkowe (wyznaczone przez kierownictwo konkursu) oraz dowolne (zgłoszone przez poszczególnych zawodników i zatwierdzone przez kierownictwo). Do dyspozycji zawodników należałoby oddać dwa typy szybowców dopuszczonych do pełnej akrobacji, tak, że zawodnik musiałby kręcić jedną wiązankę obowiązkową i jedną dowolną na każdym z typów, co razem daje cztery wiązanki.

Proponuję użycie dwóch typów szybowców dlatego, by zawodnicy musieli się wykazać swoimi rzeczywistymi umiejętnościami. W jeden typ szybowca można się przecież wlatać, nie znaczy to jednak, że pilot całkowicie opanował akrobację.

Przed konkursem zawodnicy winni wlatać się w teren, aby móc poznać charakterystyczne punkty na ziemi, potrzebne do właściwego rozplanowania wiązanki.

W skład komisji sędziowskiej winni wchodzić: — jeden sędzia główny, trzech punktowych oraz jeden do mierzenia dokładności lądowania na punkt. Dwie skrajne oceny byłyby odrzucane. Żeby móc możliwie najbardziej obiektywnie oceniać wiązanki, ułożyłem zasadnicze figury w kolejności wg ich stopnia trudności zależnego tak od pilotażu jak i od przeciążeń.

Według mojego podziału, w związku z którym ułożyłem niżej opisany system punktacji, istnieje 6 grup, przy czym każda otrzymała swój współczynnik trudności.

Pilot rozpoczyna wiązankę na wysokości 800 m i kończy na 200 m. W tych sześciuset metrach powinno się zmieścić 8—12 figur. Aby piloci musieli dobierać figury ze wszystkich grup, a tym samym nie mieli możności układania zbyt łatwych wiązanek, które mogłyby im zapewnić niezbyt sprawiedliwą przewagę punktową, ustaliłem współczynnik wiązanki, który jest średnią arytmetyczną kolejnych numerów grup i wynosi 2,9—3,6. Współczynnik ten jest miarodajny dla wiązanek obowiązkowych i dowolnych. Dla akrobacji podstawowej nie ma współczynnika, ponieważ w jej skład wchodzą figury z I i II grupy.

Poszczególne figury są punktowane od 10—0 punktów. Punkty ujemne pilot otrzymuje za błędy takie jak brak płynności, brutalne sterowanie, nieutrzymanie kierunku lub opuszczenie figury. Zastąpienie figury (podanej) inną, daje 0 punktów. Poszczególne wyniki mnożymy przez współczynniki trudności danych figur, czyli ogólną ocenę na całą wiązankę stanowi średnia arytmetyczna wymnożonych punktów razy współczynniki trudności. Do tego dochodzi 0—5% premii za całość. Tabela figur przedstawia się następująco:

| Grupa | Figura | Współcz. | Grupa | Figura | Współcz. |
|---|---|---|---|---|---|
| I | korkociąg<br>spirala<br>korkociąg przekł. | 9 | IV | beczka sterown.<br>zawrót<br>spirala odwr.<br>ósemka na plec. | 10,5 |
| II | pętla<br>przewrót<br>ślizg na ogon<br>ślizg na ogon przez plecy | 9,5 | V | korkociąg plec.<br>wywrót plec.<br>zawrót plec.<br>zawrót plec. | 11 |
| III | pętla odwróc.<br>opadanie liściem<br>wywrót szybki<br>wywrót sterow.<br>beczka szybka | 10 | VI | przewrót plec.<br>korkoc. przekł. plec<br>opadanie liściem plec. | 12 |

Na przykład zawodnik otrzymał zadanie wykonania wiązanki składającej się z 10 figur. Sędziowie otrzymują druki z wypisanymi figurami oraz ich współczynniki trudności. Wpisują noty za poszczególne figury i obliczają następnie wynik ogólny.

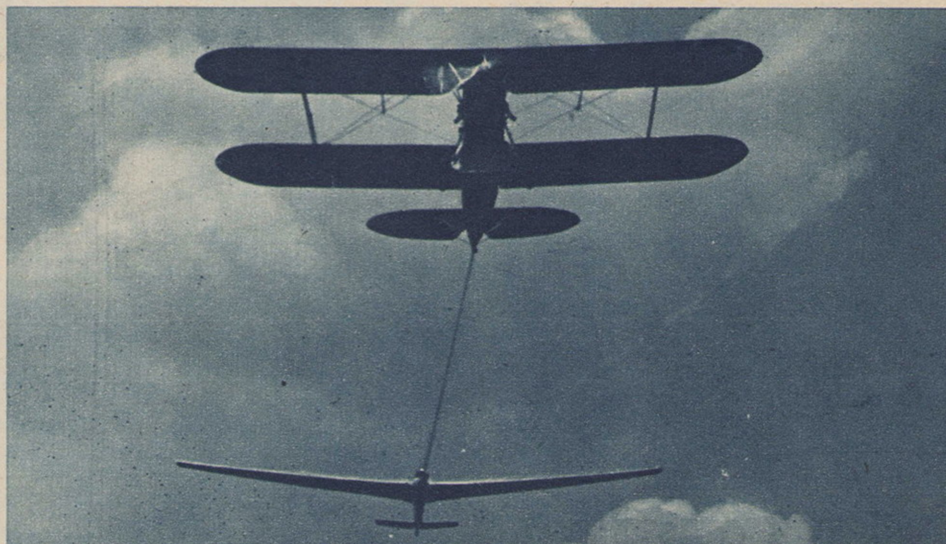
Wygląda to tak:

$$\text{Współczynnik wiązanki} = 2{,}9 \text{ bo } \frac{I+II+III+IV+III+II+II+IV+V+III}{10} = 2{,}9$$

| Grupa | Figury | Współcz. trudn. | Punkty | Współcz×punkty |
|---|---|---|---|---|
| III | półbeczka | 9,0 | 9 | 63,0 |
| III | korkociąg przekł. | 9,5 | 9 | 85,5 |
| II | pętla | 10,0 | 9 | 90,0 |
| III | beczka sterown. | 10,5 | 8 | 84,0 |
| IV | beczka sterown. | 10,0 | 8 | 80,0 |
| III | wywrót szybki | 9,5 | 8 | 76,0 |
| II | przewrót | 9,5 | 6 | 57,0 |
| II | ślizg na ogon | 11,0 | 7 | 77,0 |
| IV | zawrót plecowy | 10,5 | 5 | 52,5 |
| IV | ósemka plecowa | 10 | 9 | 90,0 |
| | | | Razem: | 755,0 |

755,0 : 10 = 75,5 + 5% premii = 79,275
Wzór na obliczenie punktów za dokładność lądowania:
0,1 = L (odległość w m od wyzn. miejsca)
L odejmujemy od sumy punktów uzyskanych za wiązankę.
Jeśli pilot wylądował 3 m od punktu to ostateczna ocena będzie wyglądała następująco 79,275 — 0,3 = 78,975 punktów.

ANDRZEJ BRZUSKA



## Archiwum lotnicze, koordynacja wydawnictw i prace bibliograficzne — głównym tematem obrad sekcji redakcyjno-wydawniczej

ZAŁOŻENIA regulaminowe sekcji redakcyjno-wydawniczej Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL okazały się zbyt skromne wobec bardzo szerokich zadań wynikłych na pierwszym zebraniu tej sekcji, które odbyło się w dniu 8 czerwca br. przy obecności 25 osób.

Członkowie sekcji wysunęli konieczność utworzenia w ramach LKH komitetu redakcyjnego, który będzie miał m. in. za zadanie koordynowanie działalności lotniczo-wydawniczej zainteresowanych w tej tematyce instytucji wydawniczych. Komitet redakcyjny wybrano w następującym składzie: red. Jerzy R. Konieczny, kpt. Eugeniusz Banaszczyk, mgr inż. Witold Rychter, Bohdan Arct i Romuald Flach.

Postanowiono, aby komitet redakcyjny nawiązał możliwie szybko kontakt ze wszystkimi zainteresowanymi wydawnictwami, celem udzielenia im pomocy i rad w zakresie wszelkich wydawnictw lotniczych. Niezbędne również będzie utrzymywanie stałej współpracy z Centralnym Urzędem Wydawnictw Przemysłu Graficznego i Księgarstwa.

W celu zwiększenia popularyzacji naszych pięknych tradycji lotniczych wynikła potrzeba utrzymywania stałej łączności z prasą codzienną i periodyczną. Do prowadzenia tej pracy na terenie poszczególnych pism, wydawnictw itp. powołano następujące osoby: Tadeusz Grabowski — „Express Wieczorny“ i „Iskry“, Maria Wardasówna — „Płomyk“, „Sztandar Młodych“, „Czytelnik“ i Wydawnicza Spółdzielnia Ludowa. Adam Kurowski — „Nasza Księgarnia“, mgr inż. Witold Rychter — wydawnictwa NOT, Michał Goszczyński — Wydawnictwa Komunikacyjne oraz Janusz Kędzierski — „Polskie Radio“.

Utworzenie podsekcji archiwalnej stało się dalszym tematem ożywionych obrad sekcji redakcyjno-wydawniczej. Zebrani stwierdzili, że podsekcja ta winna stanowić jedną z podstawowych komórek LKH, gdyż historyczne materiały archiwalne, które należy gromadzić w sposób jak najbardziej intensywny, będą stanowiły podstawę dla wszelkich prac historycznych lotnictwa. W archiwum powinny się znaleźć wszelkie historyczne materiały lotnicze jak: fotografie, dokumenty, plakaty, ulotki, fotogazetki, druki, kopie filmów lotniczych, kroniki itp.

Podsekcję archiwalną wyłoniono w następującym składzie: Zbigniew Burzyński, Zdzisław Gryglicki, Bernard Koszewski, Janusz Kędzierski i A. Rzepniewski.

Z dyskusji wynikła pilna potrzeba pisania i wydawania pamiętników lotniczych oraz opracowania popularnego podręcznika historii lotnictwa. Wysunięto także potrzebę nawiązania współpracy z „Wiedzą Powszechną“ i Polską Akademią Nauk. Postanowiono, aby przeprowadzić rejestrację wszystkich cenniejszych pamiątek lotniczych, jakie znajdują się na terenie całego kraju w aeroklubach, u osób prywatnych itp.

Wciąż rosnące zadania LKH i jej coraz szersza działalność będą również wymagały wydawania biuletynu informacyjnego LKH.

Zakres działania sekcji redakcyjno-wydawniczej rozszerza się na wszystkie pozostałe sekcje LKH, stąd wyłania się konieczność utrzymywania z nimi ścisłej współpracy.

Na zebraniu rozpatrzono też projekt medalu Czesława Tańskiego, wykonany przez artystę-plastyka Janusza Woźnickiego, wnosząc do niego kilka poprawek.

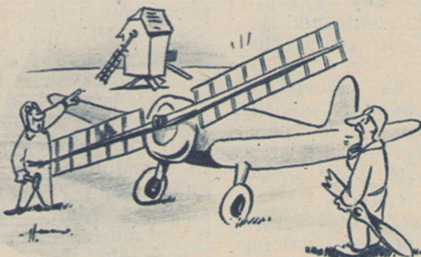
W związku z podjęciem przez dyrekcję wystawy p. n. „Postęp techniczny w służbie człowieka“ uaktualnienia jej wielu scenariuszów, powierzono kol. R. Flachowi opracowanie nowego scenariusza działu lotniczego tej wystawy i przygotowanie modeli oraz innych eksponatów, nawiązując szczególnie do 60 rocznicy pierwszych wzlotów Czesława Tańskiego, która przypada w roku bieżącym.

Wszyscy obecni otrzymali powielony projekt regulaminu pracy Lotniczej Komisji Historycznej APRL i projekt apelu do społeczeństwa w sprawie nadsyłania materiałów historycznych, do wypowiedzenia się w terminie dwutygodniowym.

R. F.




Projekt medalu Czesława Tańskiego.



Widzisz, nawet w przymusowym lądowaniu jest wyjście z sytuacji!

Rys. H. Derwich



# Wskrzesimy historię lotnictwa polskiego

*NIEŁATWO jest trafić do Instytutu Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej, w budynku którego mieści się redakcja miesięcznika „Technika Lotnicza“. Wiodą do niego pięknie utrzymane ścieżki dużego ogrodu. Tu w godzinach popołudniowych najpewniej można zastać mgr inż. Stanisława Madeyskiego, który jest współredaktorem „Techniki“. Dochodziła siódma, kiedy wchodziłam po drewnianych, skrzypiących schodach na trzecie piętro. Było prawie pusto i bardzo cicho. Nagle przez szeroko otwarte drzwi na pierwszym piętrze zobaczyłam coś od czego przez kilka minut nie mogłam oderwać wzroku. Rozpięty wysoko pod sufitem wisiał autentyczny szybowiec Lilienthala. A więc tak wygląda przodek tych wszystkich nowoczesnych smukłych „Jaskółek“, „Bocianów“ i „Much“, które podziwiamy dziś na lotniskach. Stałam oko w oko z historią...*

*Przyznam się, że pomogło mi to bardzo w przeprowadzeniu wywiadu z inż. Madeyskim, któremu powierzono w nowopowstałej Lotniczej Komisji Historycznej funkcję przewodniczącego sekcji przemysłu i techniki. Weszłam, jak to się mówi, w odpowiedni nastrój. Toteż od razu przystąpiłam do zadawania pytań.*

*— Panie inżynierze, drukowaliśmy już w „Skrzydlatej“ kilka artykułów o działalności Komisji i teraz chcielibyśmy zaznajomić naszych czytelników z planami i zamierzeniami sekcji techniki i przemysłu. Jak Pan ma zamiar zorganizować sobie pracę w tej sekcji?*

*— Praca jaką mamy przed sobą jest ogromna, niezwykle żmudna i ciągnąć się będzie przez długie lata. W pierwszej kolejności trzeba zwerbować ludzi posiadających odpowiednie materiały, zaznajomić ich z celami Komisji, zachęcić do współpracy. I już tu mamy pewne trudności. Przede wszystkim nagminna bolączka — brak czasu. Z uwagi na to, jak i w przewidywaniu olbrzymiego rozrostu obowiązków spoczywających na nas, nie wydaje mi się, żeby można poprzestać na aktywie społecznym i z czasem trzeba się będzie rozejrzeć za pracownikiem etatowym, na barkach którego spoczywać będzie ta mrówcza, systematyczna praca nad uporządkowaniem, posegregowaniem, ewentualnie nawet przepisywaniem na maszynie gromadzonych dokumentów.*

*Drugim czynnikiem przeszkadzającym w tych naszych wstępnych poczynaniach jest bardzo przykra i bolesna sprawa. Ludzie nie mają zaufania, nie wierzą, po prostu boją się ujawniać jakiejkolwiek działalności w czasach międzywojennych i w czasie wojny (chodzi o tych, którzy byli na Zachodzie). Tę nieufność musimy za wszelką cenę przełamać.*

*Jaką konkretną rolę przeznacza Pan sekcji?*

*Naszym zadaniem będzie przede wszystkim gromadzenie materiałów, artykułów, zdjęć, katalogów, robienie fotokopii oraz porządkowanie i sporządzanie kartotek zebranych dokumentów. Dużą rolę i bardzo poważne zadanie mamy tu dla kol. Gryglickiego, któremu chcemy powierzyć weryfikację oddawanych materiałów. Sekcja ma więc spełnić rolę weryfikatora wydawanych obecnie broszur, albumów, pocztówek, książek, nakręcanych filmów, organizowanych wystaw i opisów eksponatów.*

*Patrząc dalej — chodzi nam o odtworzenie i pokazanie społeczeństwu poszczególnych fragmentów historii lotnictwa polskiego. Praca nasza w tej dziedzinie polegać będzie na sporządzaniu monografii lotniczych zakładów wytwórczych, sprzętu latającego, silników, a w dalszej kolejności także osprzętu, instytucji i zakładów naukowych zajmujących się techniką, no i oczywiście ludzi począwszy od tzw. okresu bohaterskiego, poprzez czasy późniejsze, aż do chwili obecnej. W pracach nad tymi sylwetkami nie poprzestaniemy na monografiach sławnych konstruktorów, inżynierów, profesorów czy pilotów. Nie, chcemy również pokazać mechaników i rzemieślników, całym życiem oddanych sprawie lotnictwa. Pragniemy odgrzebać z pyłu niepamięci tych zwykłych, szarych, mało efektownych ludzi, których ofiarna praca przyczyniła się w dużej mierze do sławy i laurów tamtych, których twarze i sukcesy można było podziwiać na łamach gazet, pism, albumów i książek.*

*Ponieważ najłatwiej i najszybciej można będzie zrekonstruować historię polskiego sprzętu latającego, projektujemy wydanie obszernego ozdobnego albumu,*



Mgr inż. St. Madeyski.

*oczywiście już pod firmą Lotniczej Komisji Historycznej, opracowanego na podstawie materiałów posiadanych przez kol. kol. Gryglickiego, Świdzińskiego i Sandauera. Album ten będzie jakby rozszerzeniem i uzupełnieniem materiałów publikowanych w „Skrzydlatej“.*

*Jeżeli chodzi o monografie instytutów naukowych, to prace nad zebraniem odpowiednich dokumentów będą trwały prawdopodobnie około $1\frac{1}{2}$—2 lat. Opierać się tu trzeba będzie w głównej mierze na wspomnieniach ludzi, bo dokumenty np. zakładów wojskowych były tajne, zaginęły w zawierusze wojennej lub zostały wywiezione.*

*Równie utrudniona jest sprawa opracowania albumu poświęconego ludziom lotnictwa. I tu również trzeba przede wszystkim bazować na wspomnieniach współpracowników, kolegów, krewnych i znajomych. W albumach i książkach przedwojennych uwiecznieni są tylko najsławniejsi, te barwne kwiaty jak o nich poetycznie pisał Fiedler, a nie uwidoczniono szarych, ukrytych, ale jakże życiodajnych korzeni tj. całej służby pomocniczej, mechaników i rzemieślników.*

*— I jeszcze jedno pytanie, inżynierze. Wydaje mi się, że z pracami całej Komisji, a szczególnie sekcji techniki i przemysłu — ściśle wiąże się zagadnienie stworzenia Muzeum Lotnictwa. Obiło mi się też o uszy, że sprawa ta wygląda dość niewesoło. Może zechciałby Pan powiedzieć kilka słów na ten temat.*

*— Sprawa Muzeum Lotnictwa jest nie tylko niewesoła ale przedstawia się wręcz tragicznie. Moim zdaniem posiadane przez nas eksponaty należałoby zwrócić czym prędzej ich właścicielom tj. państwom, z których pochodzą, aby uchronić je od całkowitej zagłady. Tylko... są one w tej chwili już tak zniszczone, na skutek niewłaściwego przechowania i braku konserwacji, że wstyd byłoby oddawać je w takim stanie. W naszych na razie skromnych warunkach najlepiej byłoby wykonać małe, ale wierne modele egzemplarzy starych i zagranicznych, zabierające mniej miejsca i łatwiejsze do utrzymania w porządku, a jeżeli chodzi o nasze rodzinne nowsze konstrukcje, to proponuję, by każdy z aeroklubów — powiedzmy w czynie społecznym — odtworzył z posiadanych bezużytecznych wraków jedną dokładną kopię samolotu czy szybowca. Jako konieczne uważam również zorganizowanie przy muzeum małego warsztatu, w którym stały mechanik miałby pieczę nad zgromadzonymi eksponatami i w razie potrzeby dokonywał bieżących napraw.*

*Czas na rozmowie upływa szybko. Nie zauważyłam nawet, że zrobiło się bardzo późno. Schodząc po tych samych trzeszczących schodach zajrzałam jeszcze raz do sali, aby rzucić pożegnalne spojrzenie majaczącym w ciemnościach ogromny skrzydłom, tak bardzo przypominającym skrzydła gigantycznego nietoperza.*

HANNA HOFFMANN

„SKRZYDLATA POLSKA“ — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a,

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej“ na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch“, Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 3608/C B-7-26418

NUMER PODPISANO DO DRUKU 26 CZERWCA 1956 R.

# PWS-20 T

PIERWSZY prototyp samolotu pasażerskiego polskiej konstrukcji odbył swój lot próbny w dniu 12 marca 1929 roku. Nim ówczesne Ministerstwo Komunikacji zdecydowało się na zamówienie nagrodzonego na konkursie projektu płatowca, Podlaska Wytwórnia Samolotów przystąpiła do jego wykonania. Budowę rozpoczęto w roku 1928, przeprowadzając szereg prób laboratoryjnych i warsztatowych. Konstruktorem samolotu był inż. Zbysław Ciołkosz.

Płat dwudzielny o profilu Bołek nr 4 został wykonany jako konstrukcja drewniana z pokryciem do przedniego dźwigara sklejką, dalej — płótnem.

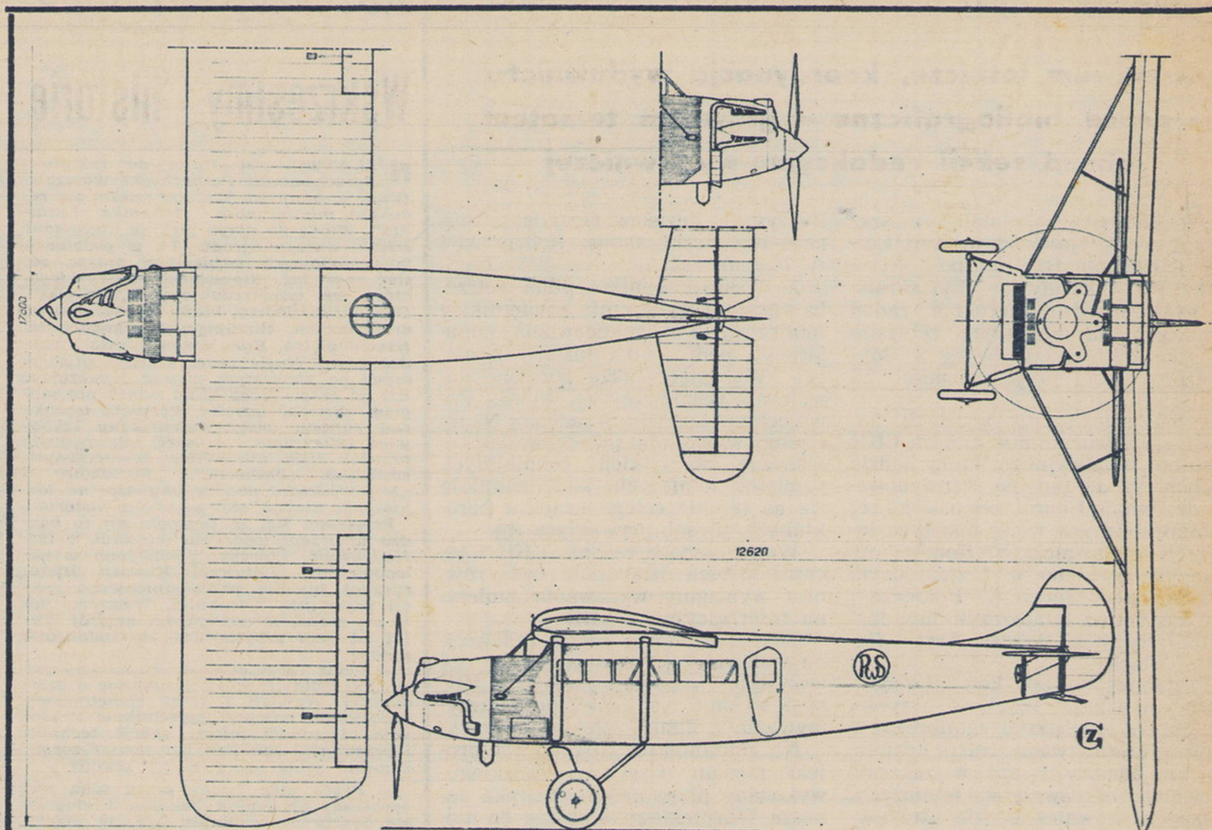
Lotki również o konstrukcji drewnianej, pokryte do dźwigara pomocniczego sklejką, dalej płótnem.

Kadłub konstrukcji metalowej. Część środkowa, mieszcząca kabinę załogi i miejsca pasażerskie, wykonana jako konstrukcja z rur duralowych. Część tylna — z rur stalowych spawanych, usztywnionych cięgnami stalowymi.

Kabina załogi oddzielona była od silnika przegrodą przeciwogniową, w której mieścił się obszerny właz otwierany dla umożliwienia mechanikowi dostępu w locie do niektórych części silnika. Kabina załogi była wyposażona w dwuster. W kabinie pasażerskiej normalnie przewidziane było 6 foteli ustawionych po bokach w kierunku lotu. Wymiary wewnętrzne kabiny pasażerskiej 3 150 × 1 800 × 1 540 mm. Konstrukcja kabiny przewidywała możliwość umieszczenia dwóch dodatkowych siedzeń składanych pod ścianką działową lub też dwóch łóżek i czterech foteli. Za kabiną pasażerską znajdował się w.c. i umywalka.

Kabiny — załogi i pasażerska — pokryte były od wewnątrz sklejką i oklejone imitacją skóry. Zewnętrzne pokrycie kadłuba, za wyjątkiem blaszanych osłon silnika, stanowiło płótno. W suficie kabiny pasażerskiej znajdował się specjalny oszklony właz awaryjny. Stery — konstrukcji drewnianej, pokryte płótnem. Statecznik poziomy był usztywniony od dołu dwoma zastrzałami z każdej strony.

Napęd samolotu stanowił 12-cylindrowy silnik Lorraine-Dietrich, chłodzony wodą, o układzie W i mocy 450 KM. Zbiorniki paliwa znajdowały się w przykadłubowych częściach płata. Można je było w przypadku konieczności szybko opróżnić. W tyle kadłuba był umieszczony dodatkowy zbiornik na 60 kG paliwa. Bagażniki znajdowały się pod siedzeniami pilotów (170 kG) i za umywalnią (50 kG). Oprócz tego w kabinie pasażerskiej były półki na bagaż podręczny. Amortyzacja podwozia — za pomocą sznurów gumowych. Płoza z blachy duralowej, amortyzowana sznurem gumowym.



Prototyp pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego PWS-20 T, konstr. inż. Z. Ciołkosza z 1929 r. Rysunek opracowany na podstawie sprawozdania IBTL oraz fotografii przez Z. Gryglickiego.

Dane techniczne samolotu: rozpiętość — 17,60 m, głębokość płata — 3,2, powierzchni nośna — 52,9 m², powierzchnia usterzenia poziomego — 7 m², powierzchnia usterzenia pionowego — 2,2 m², długość całkowita — 12,68 m, szerokość zewnętrzna kadłuba — 1,6 m, rozstaw kół podwozia — 2,5 m, średnica kół — 1 m, średnica śmigła (dural) — 3,2 m, wysokość samolotu — 3,71 m, ciężar własny z urządzeniem wewnętrznym — 1 800 kG, ciężar paliwa — 510 kG, ciężar użyteczny — 890 kG, ciężar w locie — 3 200 kG, prędkość maksymalna — 190,0 km/h, prędkość ekonomiczna — 160 km/h, prędkość lądowania — 93 km/h, pułap — 4 000 m, promień działania — 800 km.

Samolot mógł być przerobiony na płatowiec raidowy o promieniu działania — ok. 6 450 km. Opis oraz dane techniczne — opracowane na podstawie sprawozdania IBTL nr 3a, „Lotu Polskiego" nr 7/1928, „Lotnika" nr 1/1928, 4/1929, 6/1929, „Młodego Lotnika" nr 4/1929, 6-7/1929 i albumu „Dziesięciolecie Lotnictwa Polskiego". Prototyp samolotu PWS-20 był wystawiony na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 roku. Razem z PWS-20 były wystawione w pawilonie przemysłu następujące samoloty: R-VIII, R-IX, R-X, BM-4a, BM-5a, PWS-4, PWS-5 i DKD-IV oraz silniki inż. Wallisa i inż. Brzeskiego.

Pierwszy egzemplarz PWS-20 był w owym okresie malowany następująco: śmigło i blachy osłony silnika oraz chłodnica w naturalnym kolorze aluminium, kadłub, płaty, usterzenie i zastrzały w kolorze srebrnym (aluminium). Część boczna kadłuba (zaznaczona na rysunku), golenie podwozia i osłony kół oraz znak fabryczny — w kolorze ciemnoniebieskim. Krawędź natarcia płata i część kadłuba — w tymże kolorze.

Druga wersja PWS-20 T, wprowadzona do PLL „Lot", będzie omówiona w ramach naszego cyklu.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

# SAMOLOTY PLL „LOT" · 6 ·

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

## CZĘŚĆ II
## OKRES POWOJENNY

WOJNA i okupacja całkowicie zniszczyła międzywojenny dorobek polskiej komunikacji lotniczej. Po wyzwoleniu kraju trzeba było zaczynać dosłownie z niczego. Już jednak 6.III.1945 r. zapada decyzja rządu uruchomienia cywilnej komunikacji lotniczej. Powstają na nowo PLL „Lot". Wojsko przekazało nowopowstałemu przedsiębiorstwu 10 samolotów typu Li-2 wraz z załogami. Na samolotach tych rozpoczęto natychmiast doraźną komunikację wewnątrz kraju. W tym czasie rosły kadry „Lotu", zgłaszali się starzy i nowi pracownicy, wojsko przydzieliło (w grudniu 1945 r.) dalszych 10 Li-2, tym razem do samodzielnej eksploatacji.

Po przezwyciężeniu początkowych trudności organizacyjnych (brak paliwa), od roku 1946 rozpoczęła się regularna komunikacja lotnicza wewnątrz kraju i z zagranicą. W następnym okresie nastąpiło powiększenie stanu taboru. W Związku Radzieckim zakupiono 20 nowych Li-2, a na Zachodzie — kilka samolotów typu Douglas „DC-3" (C-47). W 1947 roku nastąpiły dalsze zakupy sprzętu. We Francji zakupiono kilka czterosilnikowych samolotów typu „Languedoc" do komunikacji zagranicznej oraz samoloty „Siebel 7". Jednocześnie zakupiono w USA (z demobilu) kilka niewielkich samolotów „Cessna" do tzw. „małej komunikacji".

Nabytki te nie okazały się jednak szczęśliwe. Samoloty „Languedoc" po niecałym roku służby zostały wycofane z linii, wskutek licznych defektów silników. Wady te można było usunąć, wymieniając silniki na inne np. na niezawodne silniki Pratt-Whitney używane na C-47 i łatwe w tym czasie do nabycia. W tym świetle akt wycofania z linii i zniszczenia prawie nowych samolotów wydaje się co najmniej karygodnym marnotrawstwem, a „Cessny" okazały się w naszych warunkach nieekonomiczne. Samoloty „Siebel" zostały użyte do prac fotogrametrycznych i geodezyjnych.

W tej sytuacji wyłoniła się raz jeszcze potrzeba uzupełnienia i unowocześnienia taboru. W tym celu w 1949 r. zakupiono w Związku Radzieckim nowoczesne samoloty komunikacyjne typu Ił-12, stanowiące do dziś podstawowy sprzęt „Lotu" na liniach zagranicznych.

W roku 1954 zakupiono dodatkowo 3 samoloty typu Ił-14, stanowiące unowocześnioną wersję samolotu Ił-12. Typ ten jak wiadomo staje się obecnie powszechnym na liniach krajów naszego obozu. Lata na nich „Aeroflot", „CSA" i „Lufthansa" NRD. Również te samoloty przeznaczone są u nas na obsługę linii zagranicznych.

Na liniach krajowych w dalszym ciągu znajdują zastosowanie samoloty Li-2. Samoloty te, w unowocześnionych wersjach, stanowią sprzęt w wysokim stopniu ekonomiczny i niezawodny. W r. 1952 zakupiono w CSR pewną ilość małych, czteromiejscowych samolotów typu „Aero-45" przeznaczonych jako taksówki powietrzne do lotów dyspozycyjnych. Ten rodzaj komunikacji jest jednak u nas jak dotąd niepopularny. Oprócz wymienionych typów PLL „Lot" użytkuje w dużych ilościach samoloty „CSS-13". Samoloty te używane są do prac rolniczych zwłaszcza do zwalczania szkodników.

W Polsce Ludowej lotnictwo komunikacyjne nadąża za szybkim rozwojem całego kraju. Tak np. w r. 1954 przewieziono 3,5-krotnie więcej pasażerów i towaru niż w r. 1938. W chwili obecnej PLL „Lot" znajdują się na drodze do dalszego rozwoju. Rozbudowuje się sieć połączeń lotniczych w kraju i za granicą. Niedawno zapowiedziano podjęcie w dość bliskim okresie komunikacji śmigłowcowej. Podobno trwają także pertraktacje o zakup nowoczesnego sprzętu samolotowego. Mówi się przy tym o samolotach typu Fokker F-27 „Friendship" z silnikami turbośmigłowymi. Czas także, aby krajowy przemysł lotniczy stał się dostawcą nowego taboru dla „Lotu".

Prasa doniosła niedawno o projekcie polskiego samolotu komunikacyjnego „MD-12". Może już za kilka lat będziemy latać na Polskich Liniach Lotniczych „Lot" nowymi samolotami skonstruowanymi i wyprodukowanymi w Polsce.

W następnych numerach podamy kolejno opisy i ilustracje samolotów eksploatowanych przez PLL „Lot" w okresie minionego 10-lecia, z wyjątkiem Aero-45 znanego już Czytelnikom z zamieszczonych w „Skrzydlatej" obszernych opisów.